

DU PRIVILÈGE

DES

Courtiers Interprètes et Conducteurs de Navires ET DE SA SUPPRESSION

Thèse pour le Doctorat

PAR

HENRI BOSC

Licencié ès Lettres, Docteur ès Sciences Politiques et Économiques

Soutenue le 13 Juillet 1915 devant la Commission d'Examen composée de :

MM. BOUVIER-BANGILLON.....	<i>Président.</i>
COHENDY.....	} <i>Assesseurs.</i>
PICARD.....	

MARSEILLE

TYPOGRAPHIE ET LITHOGRAPHIE BARLATIER

17-19, Rue Venture, 17-19

1915



Digitized by the Internet Archive
in 2026

DU PRIVILÈGE

DES

COURTIERS INTERPRÈTES ET CONDUCTEURS DE NAVIRES

ET DE SA SUPPRESSION

DU PRIVILÈGE

DES

Courtiers Interprètes et Conducteurs de Navires ET DE SA SUPPRESSION

Thèse pour le Doctorat

PAR

HENRI BOSC

Licencié ès Lettres, Docteur ès Sciences Politiques et Économiques

Soutenue le 13 Juillet 1915 devant la Commission d'Examen composée de :

MM. BOUVIER-BANGILLON.....	<i>Président.</i>
COHENDY.....	} <i>Assesseurs.</i>
PICARD.....	



MARSEILLE

TYPOGRAPHIE ET LITHOGRAPHIE BARLATIER

17-19, Rue Venture, 17-19

1915

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

BIBLIOGRAPHIE ⁽¹⁾

- ALAUZET. — *Commentaire du code de commerce.*
AUBRY. — *Étude sur le courtage maritime*, 1906.
BEAUSSANT. — *Code maritime ou Lois de la marine marchande*, 1840.
BÉDARRIDE. — *Des bourses de commerce, agents de change et courtiers*, 2^{me} édition, 1889.
BOULAY-PATY. — *Cours de droit commercial maritime*, 1834.
CAPELLE. — *Courtiers maritimes et d'assurances maritimes*, 1891.
CAUMONT. — *Dictionnaire universel du droit commercial maritime*, 1867.
CRESP et LAURIN. — *Cours de droit maritime*, 1884-1894.
DELANDRE et DOUSSIN. — *Traité pratique des douanes*, 5^{me} édition, 1904.
DESJARDINS. — *Traité de droit commercial maritime*, 1878-1890.
DURAND-SAINT-AMAND. — *Manuel des courtiers de commerce*, 1845.
Enquête extra-parlementaire sur le régime du courtage, 1864.
ELOY et GUERRAND. — *Des capitaines, maîtres et patrons*, 1860.
FABRE. — *Des courtiers*, 1882.
GODET. — *Des courtiers interprètes et conducteurs de navires*, 1875.
GOUJET et MERGER. — *Dictionnaire de droit commercial*, 1845.
LOCRE. — *Esprit du code de commerce*, 1829.

(1) Nous n'indiquons ici que les ouvrages cités au cours de notre étude.

- LYON-CAEN et RENAULT. — *Traité de droit commercial*, 1889-1899.
- MERLIN. — *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, 5^{me} édition, 1827-1828
- MOLLOT. — *Bourses de commerce, agents de change et courtiers*, 1853.
- RUBEN DE COUDER. — *Dictionnaire de droit commercial, industriel et maritime*, 1877-1881.
- THALLER. — *Traité théorique et pratique de droit commercial, Droit maritime*, par Ripert, 1913.
- THIBAUT. — *Du courtage maritime*, 1908.
- VALIN. — *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, 1776.
- VINCENS. — *Exposition raisonnée de la législation commerciale*, 1821.

*
* *

- DEGLATIGNY. — *Notes sur le courtage maritime*, 1904.
- DEGLATIGNY. — *Contribution à l'étude du courtage maritime en France et à l'Étranger*.
- DEGLATIGNY. — *Quelques opinions sur le régime du courtage maritime*, 1903.
- GRANDMAISON. — *Observations sur la conduite des navires et les consignataires*, 1893.
- TACONET. — *Rapport au Congrès international de la marine marchande*, 1900.

*
* *

- Travaux de la Chambre de Commerce de Cherbourg, année 1891
- Travaux de la Chambre de Commerce de Dieppe, année 1886.
- Travaux de la Chambre de Commerce de Dunkerque, années 1890, 1899.
- Travaux de la Chambre de Commerce du Havre, années 1886, 1890, 1899.

Travaux de la Chambre de Commerce de Marseille,
année 1890.

Travaux de la Chambre de Commerce de Nantes, année
1890.

Travaux de la Chambre de Commerce de Rouen, année
1899.

*
* *

RECUEILS DE JURISPRUDENCE

DALLOZ.

SIREY.

Gazette du Palais.

Revue internationale du droit maritime.

Journal de droit international privé (CLUNET).

Journal des Tribunaux de Commerce.

Recueil d'Alger.

Recueil de Douai.

Recueil du Havre.

*Journal de Jurisprudence commerciale et maritime de
Marseille.*

PRÉFACE

Le but de la présente étude est de déterminer l'utilité du privilège accordé aux courtiers interprètes et conducteurs de navires, ou, plus brièvement, des courtiers maritimes, et de rechercher s'il y a lieu de le supprimer.

Ce privilège est semblable à ceux qui appartiennent à tous les autres officiers ministériels, notaires, avoués... La question de sa suppression n'est donc qu'un aspect de la question plus générale de la suppression des privilèges des officiers ministériels. C'est, à notre sens, l'aspect le plus important.

La question se présente, en effet, pour les courtiers maritimes, avec plus d'acuité que pour les autres officiers ministériels pour deux raisons. D'une part, les courtiers maritimes sont, non seulement des officiers publics, mais encore des commerçants. Ils vivent dans le monde des affaires et ne sont en contact qu'avec des personnes pénétrées de l'esprit des affaires. Or les affaires ont besoin avant tout de liberté et c'est de liberté que sont épris tous ceux qui s'en occupent. On comprend donc facilement que le contact entre cet esprit de liberté et le monopole inéluctable des courtiers maritimes occasionne des

conflits plus aigus que ne peuvent en produire les relations entre les autres officiers publics et leur clientèle. D'autre part, la disproportion est souvent beaucoup plus grande entre le service rendu et le prix qu'on le paie chez les courtiers maritimes que chez les autres officiers ministériels. Les cas où l'application des tarifs proportionnels procurent à un notaire des honoraires en disproportion avec le travail fourni et la responsabilité pécuniaire entraînée sont bien rares. Un courtier maritime, au contraire, peut en certains cas gagner des sommes très considérables par le simple fait de quelques démarches n'engendrant aucune responsabilité.

Les faits, du reste, viennent confirmer ce que le raisonnement permet d'établir. Depuis de longues années, le privilège des courtiers maritimes fait l'objet d'attaques passionnées, bien plus passionnées que toutes les campagnes dirigées contre les possesseurs d'études de notaires ou d'avoués.

Il nous semble donc intéressant de prendre parti dans le débat et d'y consacrer les pages qui vont suivre.

Nous étudierons, dans une première partie, le rôle des courtiers interprètes et conducteurs de navires et l'étendue de leur privilège en insistant tout particulièrement sur ce dernier point et notamment sur l'inaptitude du consignataire de la coque à procéder aux opérations de conduite et sur le principe de l'indivisibilité du privilège. Dans une deuxième partie, nous nous efforcerons de déterminer la part de vérité

contenue dans les arguments invoqués par les adversaires ou par les partisans du système. Cet examen fini, nous donnerons les conclusions qui nous paraissent devoir être tirées des faits que nous aurons constatés et nous indiquerons quelle est, selon nous, la meilleure manière d'arriver à l'application des réformes que nous aurons préconisées.

Marseille, 1915.

PREMIÈRE PARTIE

LE PRIVILÈGE

INTRODUCTION

L'institution des courtiers interprètes et conducteurs de navires remonte au mois de décembre 1657 (1).

A cette époque, il existait déjà des courtiers de commerce possédant le privilège de s'entremettre pour la vente et l'achat des marchandises (2), mais il n'y avait point de courtiers privilégiés pour la traduction des documents maritimes ou pour la conduite des navires. L'intérêt public devait amener

(1) L'expression « courtier interprète et conducteur de navires » employée par le code est défectueuse, puisque ces courtiers sont chargés de la conduite des capitaines et non des navires. L'ancienne expression « conducteur des maîtres de navires » était à ce point de vue plus correcte. Dans la pratique, on se sert habituellement des termes « courtier maritime ».

(2) Le premier texte que nous ayons sur la réglementation du courtage en général est une ordonnance de janvier 1312, par laquelle Philippe le Bel défendit « aux courretiers de faire le commerce des marchandises dont ils sont courretiers ». Un règlement de police de 1415 établit à Paris un nombre fixe de courtiers dans les fonctions desquels il était défendu de s'immiscer. Charles IX érigea ces fonctions en offices et Louis XIII en admit la vénalité et l'hérédité.

leur création. Abandonner la conduite du navire au premier venu, dit Bédarride, c'était livrer les capitaines à des individus sans moralité, les exposer à des suggestions perfides ou leur fournir des occasions de satisfaire aux desseins qu'ils pouvaient avoir de ne faire que des déclarations mensongères et favoriser ainsi la fraude et la contrebande au préjudice du Trésor (1).

Par un édit de décembre 1657, Louis XIV ordonna la création dans chaque amirauté de deux offices de courtier juré, l'un de juré interprète, l'autre de conducteur de navires (2). La nomination devait en appartenir à l'amiral, sous réserve de la première finance. L'édit fut mis en vigueur dans quelques sièges d'amirauté mais resta dans le plus grand nombre sans exécution. Par ordonnances du 30 décembre 1661 et du 24 janvier 1662 et par arrêt du Conseil du 27 octobre 1663, le roi confirma les dispositions de l'édit de 1657, attribua à nouveau la nomination des courtiers jurés à l'amiral en la personne du duc de Vendôme et fit défense à tous maîtres de navires de se servir d'autres courtiers que de ceux qui auraient reçu de lui commission suffisante (3). Les courtiers de commerce n'eurent plus, dès lors, le droit de prêter leur concours aux maîtres de navires qu'à la condition d'avoir prêté serment au siège de l'amirauté en qualité d'interprètes ou de conducteurs de navires.

(1) Bédarride. *Des bourses de commerce, agents de change et courtiers*, 2^e éd. 1889. n° 361.

(2) Valin. *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*. I, p. 201.

(3) Valin. *Ibid.*

Les commissions d'interprètes jurés et de conducteurs de navires pouvaient être accordées à la même personne ou à des personnes différentes. Dans ce dernier cas, chacune devait se cantonner étroitement dans ses attributions. Le courtier interprète avait le droit de traduire les documents maritimes et de servir de truchement aux capitaines ignorant la langue française ; il n'avait pas le droit de faire les déclarations en leur lieu et place. Ce droit n'appartenait qu'aux courtiers commissionnés pour la conduite des navires et ceux-ci, à leur tour, n'avaient le droit de traduire aucune pièce, encore qu'ils connusent quelquefois parfaitement la langue étrangère dans laquelle elle était rédigée. Comme cette division de fonctions amenait les capitaines et maîtres de navires à payer deux droits de courtage, on prit l'habitude de ne plus accorder de commission que pour les deux fonctions ensemble. Ce n'était toutefois qu'une habitude et le roi eut toujours la faculté d'accorder des commissions séparées (1).

L'ordonnance sur la marine d'août 1681 vint confirmer les ordonnances, édit et arrêt précédents et réglementer plus étroitement les fonctions des courtiers interprètes et conducteurs de navires (2).

Le privilège de ces courtiers fut supprimé pendant quelque temps lors de la révolution de 1789. La loi du 17 mars 1791 décréta la liberté du courtage ; celle du 30 mars suivant vint, il est vrai, maintenir dans

(1) Valin. *Op. cit.*, I, p. 202.

(2) Sur les origines historiques des courtiers maritimes, dont l'étude détaillée dépasserait notre cadre, voyez le chapitre très intéressant et très documenté qu'y consacre M. Thibault dans son livre : *Du courtage maritime*. Paris, 1908, pp. 1-22.

leurs fonctions les courtiers en activité, mais, quelques semaines plus tard, la loi du 8 mai 1791 reprit l'œuvre de la loi du 17 mars et décida la suppression des « offices et commissions d'agents et courtiers de change, de banque, de commerce et d'assurances, tant de terre que de mer, conducteurs-interprètes... » Toute personne, dès lors, qui voulut exercer l'une de ces professions n'eut qu'à demander une patente qui lui était remise sur la production de la quittance de ses impositions.

Cette liberté absolue amena le trouble et l'insécurité dans les relations commerciales (1) et l'on en revint au système du monopole. La loi du 28 ventôse an IX en rétablit le principe.

Le code de commerce créa quatre catégories de courtiers privilégiés : les courtiers de marchandises, les courtiers d'assurances maritimes, les courtiers interprètes et conducteurs de navires et les courtiers de transport par terre et par eau (2). En ce qui concerne les courtiers maritimes, il innova en ce sens

(1) « Toutes les bourses de commerce, s'écrie M. Regnaud de Saint-Jean-d'Angely, dans son beau discours sur la loi du 28 ventôse, an IX, offrent le spectacle décourageant du mélange d'hommes instruits et probes avec une foule d'agents de change ou de commerce, qui n'ont pour vocation que le besoin, pour guide que l'avidité, pour instruction que la lecture des affiches, pour frein que la peur de la justice, pour ressource que la fuite ou la banqueroute. »

(2) La loi du 18 juillet 1866 a supprimé le monopole des courtiers de marchandises. Les courtiers de transport n'ont jamais existé que dans les textes. Il ne reste donc plus comme courtiers privilégiés que les courtiers interprètes et conducteurs de navires et les courtiers d'assurances maritimes. Il faut y ajouter, toutefois, en ce qui concerne Paris, les courtiers gourmets piqueurs de vins, institués par décret du 15 décembre 1813.

qu'il réunit les qualités d'interprète et de conducteur de navires, réunion très logique en soi. Il ne fit cependant pas d'obligation pour les conducteurs de navires d'être en même temps interprètes.

Le décret du 22 janvier 1813, spécial au port de Marseille, exigea que celui qui demandait à interpréter une langue étrangère justifiât qu'il la connaissait suffisamment ; il prescrivit également la manière dont cette preuve serait faite.

Enfin l'ordonnance du 14 novembre 1835 est venue déclarer ce qu'il fallait entendre par ces mots : *conduite du navire*, et poser diverses autres règles.

Tels sont les principaux textes qui régissent encore aujourd'hui notre institution du courtage maritime.

CHAPITRE PREMIER

ORGANISATION DU COURTAGE PRIVILÉGIÉ

Les courtiers maritimes jouissent d'un privilège qui leur fait ajouter la qualité d'officiers ministériels à celle de commerçants. Ils sont nommés et soumis à une discipline spéciale comme tous les autres officiers publics et, de même qu'eux également, ils sont investis d'un droit de présentation qui leur donne sur leurs charges un véritable droit de propriété.

SECTION I. — *Caractère des courtiers maritimes*

A la différence des autres officiers ministériels, les courtiers maritimes sont à la fois commerçants et officiers publics.

A l'appui de la première assertion, un auteur a cru trouver un argument décisif dans la loi du 8 décembre 1883, dont l'article premier place les courtiers maritimes ayant cinq ans d'exercice au nombre des électeurs des tribunaux de commerce et confère à tous les électeurs âgés de trente ans le droit d'être élus membres de ces tribunaux (1). Dans

(1) Capelle. *Courtiers maritimes et d'assurances maritimes*, p. 15. C'est cette question de l'électorat et de l'éligibilité aux tribunaux de commerce, tranchée aujourd'hui, qui donnait autrefois tant d'intérêt à ce point de droit. Le ministre du commerce, estimant que les courtiers maritimes étaient des commerçants, les faisait inscrire parmi les électeurs des tribu-

notre opinion, cet argument ne suffit pas, à lui seul, pour faire reconnaître la qualité de commerçants aux courtiers maritimes, car des personnes sont éligibles aux fonctions de membres des tribunaux de commerce qui ne sont pas des commerçants : nous voulons parler des directeurs de sociétés anonymes qui ne sont considérés comme commerçants que lorsqu'ils se livrent à des opérations de commerce pour leur compte personnel. Reconnaissons, toutefois, que la loi de 1883 fournit à l'appui de notre opinion une présomption qui n'est pas négligeable. Pour la démontrer définitivement, nous estimons que le mieux est d'argumenter des articles 1 et 632 du code de commerce.

« Sont commerçants, dit l'article premier, ceux qui exercent des actes de commerce et en font leur profession habituelle ». « La loi, dit l'article 632, répute actes de commerce..... toute opération de change, banque et courtage ». Dira-t-on que la loi ne prévoit que les courtiers libres, agissant pour leur propre compte ? Mais ces courtiers libres étaient-ils si nombreux lors de la rédaction du code de commerce ? La jurisprudence est venue confirmer notre opinion en donnant à des courtiers maritimes la qualification de commerçants dans plusieurs de ses arrêts (1) ; la doctrine, d'autre part, est en général favorable à notre manière de voir (2).

naux de commerce ; le ministre de la justice, adoptant l'opinion inverse, refusait l'institution aux courtiers qui avaient été élus. Le Conseil d'Etat donnait raison au ministre de la justice.

(1) Bordeaux, 8 juin 1853, D. 53. 2. 209.

(2) Mollot. *Bourses de commerce*, n° 122. — Ruben de Couder. *Dict. de D. com.*, v° Agent de ch., n° 64. — Alauzet. *Commen-*

En même temps que commerçants, les courtiers maritimes sont officiers publics. Ils réunissent toutes les conditions qui les caractérisent. Ils sont nommés par le Chef de l'État; ils ont un privilège pour exercer certaines fonctions à l'exclusion de tous autres et ils sont soumis à une discipline particulière. Cette opinion, adoptée par les plus anciens auteurs (1), est celle que défendit M. Jard de Panvilliers dans son rapport sur le code de commerce. Ce fut encore celle du Conseil d'Etat lorsqu'il eut en 1853 à se prononcer sur la question de savoir si les courtiers maritimes étaient ou non des commerçants. C'est enfin celle qu'adoptent en général les auteurs modernes (2).

Mais si les courtiers maritimes sont des officiers publics, cela veut-il dire que les actes qu'ils signent font foi jusqu'à inscription de faux? Il ne nous semble pas qu'on doive aller aussi loin.

Certains auteurs estiment, sans doute, que les actes des courtiers maritimes sont de véritables actes authentiques qui ne diffèrent des actes notariés que parce qu'ils n'ont pas exécution parée. « Une chose

taire du code de commerce, p. 30. — Dalloz, *Suppl. au Répertoire*, v^o Acte de commerce n^o 274. — Godet. *Des courtiers interprètes et conducteurs de navires*, p. 41. — Thibault. *Du courtage maritime*, p. 42. — Dalloz. *Répertoire pratique*, v^o Courtiers, n^o 12. — Thaller. *Traité théorique et pratique du droit commercial*. — *Droit maritime*, par Ripert, I, p. 505.

(1) Merlin. *Répertoire de jurisprudence*, v^o Courtiers, n^o III.

(2) Mollot. *Bourses de commerce, agents de change et courtiers*, n^o 122. — Bédarride. *Op. cit.*, n^o 395. — Durand-Saint-Amand. *Manuel des courtiers de commerce*, p. 257 et s. — Godet. *Op. cit.*, p. 42. — Cresp et Laurin. *Cours de droit maritime*, II, p. 48. — Capelle. *Op. cit.*, p. 16. — Thibault. *Op. cit.*, p. 42. — Dalloz. *Répertoire pratique*, v^o Courtiers, n^o 10.

est certaine, dit l'un d'eux, c'est qu'au moins avec la signature des parties, les actes des courtiers ont la force et la foi dues aux actes publics... Ce système était autrefois celui de l'ancienne jurisprudence, qui, allant plus loin même dans cette voie, assimilait complètement quant aux effets qu'ils étaient susceptibles de produire les actes passés par les courtiers et ceux passés par les notaires. La loi nouvelle a dérogé en certains points, il est vrai, à cet état de choses ; les actes des courtiers ne confèrent plus aujourd'hui de plein droit hypothèque (pas plus que ceux des notaires du reste) ; de plus, la voie de l'exécution parée n'a été attachée qu'aux actes notariés et aux décisions judiciaires ; enfin, la signature des parties qui pouvait autrefois être suppléée par celle des courtiers est devenue aujourd'hui obligatoire, aux termes de l'art. 109... En dehors de ces modifications partielles, les actes des courtiers sont restés ce qu'ils étaient autrefois (1) ».

Nous préférons adopter l'opinion contraire. A notre avis, on ne peut plus argumenter actuellement de ce qu'étaient les actes des courtiers avant le code de commerce, car nous pensons que l'article 109 de ce code a eu justement pour but de modifier les lois antérieures. Les travaux préparatoires le démontrent pleinement. On lisait dans le projet de l'article 109 que les bordereaux ou arrêtés des agents de change ou courtiers et leur livre authentique prouveraient

(1) Cresp et Laurin. *Op. cit.* II, p. 51. — Dans le même sens, Dalloz. *Dict. général*, v^o Obligations, n^o 3055. — Mollot. *Op. cit.*, n^o 178.

les achats et les ventes. Cette rédaction souleva l'hostilité de toutes les villes de commerce; on sentit combien il serait dangereux de donner à l'affirmation d'un courtier la force d'un acte authentique. « Il dépendrait, firent observer certains tribunaux, de la volonté d'un agent de change ou d'un courtier de ruiner un commerçant s'il voulait abuser du pouvoir que la loi lui donne. Il pourrait s'en tendre avec un prétendu acheteur et consacrer les marchés les plus ruineux, si son témoignage était admis comme preuve irrécusable (1) ». La commission tint compte de ces observations et modifia l'article 109 en indiquant que les actes des courtiers ne feraient preuve que s'ils étaient signés des parties.

Le texte même de l'article 109, indépendamment des travaux préparatoires, indique que les actes signés par les courtiers ne font pas preuve jusqu'à inscription de faux : « Les achats et les ventes, dit-il, se constatent par actes publics....., par le bordereau ou arrêté d'un agent de change ou courtier, dûment signé par les parties..... » Cette distinction entre actes publics, d'une part, et bordereaux signés par les courtiers, d'autre part, montre bien que le code de commerce n'a pas voulu leur accorder à tous la même force probante (2).

Ainsi, bien que les courtiers maritimes soient des officiers publics, bien que l'on voie en eux les notaires du commerce, les actes qu'ils signent ne

(1) *Analyse raisonnée des observations des tribunaux*, p. 41. — Cité par Locré. *Esprit du code de commerce*, 1829, I, p. 496.

(2) En ce sens, Capelle. *Op. cit.*, pp. 25 et suiv. — Vincens. *Exposition raisonnée de la législation commerciale*, 1821, II, p. 90.

font pas preuve jusqu'à inscription de faux et par suite, dans le cas où une des signatures est déniée, le tribunal pourra toujours en ordonner la vérification.

SECTION II. — *Nomination des courtiers maritimes.*

De même que tous les autres officiers ministériels, les courtiers maritimes ne peuvent exercer leurs fonctions qu'en vertu d'une nomination par les pouvoirs publics et à charge également de se conformer aux règles disciplinaires établies par la loi.

D'après l'ordonnance de 1681, tout candidat aux fonctions de courtier maritime devait se faire immatriculer au greffe de l'amirauté avec l'attestation de quatre notables qu'il était capable et digne d'en remplir les fonctions (1).

Actuellement les candidats doivent :

1^o Être citoyens français. Un étranger admis à établir son domicile en France ne peut donc être courtier maritime. Qu'en est-il du mineur autorisé à faire le commerce ? Plusieurs auteurs ont soutenu qu'il pouvait être nommé courtier (2) et en fait, paraît-il, on peut en citer des exemples (3). Cela nous semble difficile à admettre, car le mineur autorisé à faire le commerce, en définitive, n'a pas encore la jouissance des droits de citoyen français (4) et ne

(1) Livre I, titre VII, art. 7.

(2) Bédarride. *Op. cit.*, n^o 164. — Vincens. *Exposition raisonnée de la législation commerciale*, 1821, I, 578. — Godet. *Des courtiers interprètes et conducteurs de navires*, 1875, p. 29.

(3) Godet. *Op. cit.*, p. 29.

(4) Dans ce sens, Capelle. *Op. cit.*, p. 10.

peut dès lors devenir fonctionnaire de l'État. Il nous paraît, en revanche, difficile d'étendre cette incapacité au mineur de vingt-cinq ans. Sans doute, l'arrêt du Conseil du 24 septembre 1724, qui a établi la Bourse de Paris, exigeait l'âge de vingt-cinq ans, mais il ne pouvait en être autrement puisque, sous l'ancien régime, la majorité ordinaire était fixée à cet âge (1) ;

2° Subir un examen devant la chambre syndicale ;

3° Fournir un cautionnement. Le cautionnement ne doit pas être confondu avec la finance des anciens offices. Celle-ci restait acquise à l'État comme prix de la charge ; le cautionnement est destiné à répondre des condamnations qui pourront être prononcées contre le titulaire. D'après la loi du 28 ventôse an IX, article 9, le droit de fixer le montant de ce cautionnement, dans les limites de deux mille à douze mille francs, appartient au gouvernement sur l'avis des préfets. Le chiffre en a été augmenté par la loi du 28 avril 1816, le taux par l'ordonnance du 9 janvier 1818. D'après l'article 1 de la loi du 25 nivôse an XIII, le cautionnement est affecté tout d'abord au paiement des condamnations qui pourront être prononcées contre les titulaires, en second lieu, au remboursement des fonds qui leur auraient été prêtés pour tout ou partie du cautionnement et, subsidiairement, dans l'ordre ordinaire, au paiement des créances particulières qui seraient exigibles sur eux.

4° Ne pas se trouver dans un cas d'exclusion. Sont exclus : les faillis non réhabilités, les personnes

(1) En ce sens, Bédarride. *Loc. cit.* — Thibault. *Op. cit.*, p. 46.
— En sens contraire, Mollot, Vincens, Godet. *Loc. cit.*

condamnées deux fois pour immixtion dans les fonctions d'agent de change ou de courtier, les agents de change et courtiers destitués en vertu de l'article 85 du code de commerce (1).

SECTION III. — *Droit de présentation.*

Toute personne qui désire devenir courtier maritime doit s'entendre avec le titulaire d'un office et obtenir moyennant finance qu'il se démette en sa faveur. Les pièces constatant la démission du titulaire, le traité passé avec le candidat et l'aptitude du candidat à remplir les fonctions sont transmises au préfet par l'intermédiaire de la chambre syndicale. Le préfet envoie le dossier au ministre du commerce avec son avis motivé. La nomination est faite par décret du Président de la République sur la proposition du ministre.

On discutait autrefois la question de savoir si un titulaire avait ou n'avait pas le droit de vendre sa charge (2). La question aujourd'hui ne fait plus de difficulté. La doctrine et la jurisprudence sont unanimes à reconnaître que les courtiers sont propriétaires de leurs charges et peuvent les vendre.

A ce principe, il y a une exception. Au cas de destitution, le droit de présenter un successeur

(1) Règlement du 29 germinal, an IX, art. 7. — Règlement du 27 prairial, an X, art. 5. — Code de commerce, art. 88. — Les individus en état de liquidation judiciaire ne sauraient être déclarés déchus du droit d'aspirer aux fonctions de courtier maritime en vertu de l'interprétation restrictive que l'on doit faire de toute disposition emportant peine ou déchéance. En sens contraire, Thibault. *Op. cit.*, p. 52.

(2) Voyez sur ce point, Godet. *Op. cit.*, p. 33 et suiv.

reconnu au courtier disparaît, mais le gouvernement, dans ce cas, oblige la personne qu'il nomme à payer au prédécesseur une indemnité qu'on fixe en général d'après le prix auquel le courtier destitué avait acheté sa charge.

Un courtier ne pourrait pas ne vendre qu'une partie de sa charge, car la loi lui interdit de former société avec des tiers. Le paiement volontaire fait par le cessionnaire pourrait être répété par lui (1). De même, un courtier ne pourrait pas, en cédant sa charge, stipuler qu'il participera indéfiniment aux bénéfices jusqu'à concurrence d'une certaine quotité : cette clause toutefois serait licite si cette participation n'était stipulée que pour un temps déterminé (2). A notre avis, la période fixée ne doit pas excéder des limites raisonnables ; il serait autrement trop facile de tourner la loi. Remarquons également que le cédant ne peut se réserver à lui ou à ses héritiers le droit d'intervenir dans les cessions ultérieures (3).

Un courtier maritime qui a cédé son office n'est pas obligé par là même de s'abstenir de toute profession pouvant nuire au cessionnaire. Il peut s'établir commerçant et lui faire concurrence, si, du moins, l'acte de cession ne contient aucune clause prohibitive à cet égard (4).

(1) Cassation, 25 janvier 1887, D., 87, I. 465 et sur renvoi Caen, 16 janvier 1888, D., 88.2.319.

(2) Le Havre, 16 juin 1886, *Rev. int. marit.*, II, 308.

(3) *id.* — *ibid.* —

(4) Honfleur, 26 juin 1895, *id.* XI, 187.

CHAPITRE II

LE PRIVILÈGE

Les courtiers maritimes ont actuellement en vertu de l'ordonnance du 14 novembre 1835 privilège dans toute l'étendue de la localité où ils sont établis pour la conduite des navires, l'affrètement, la vente des bâtiments et la traduction des documents écrits en langue étrangère en certains cas.

Ce privilège souffre une importante restriction du fait de l'ordonnance de 1681, aux termes de laquelle « les maîtres et marchands qui voudront agir par eux-mêmes ne seront tenus de se servir d'interprètes ni de courtiers ».

D'autre part, tout privilège implique l'existence de règles destinées à en assurer le respect. Elles sont ici de deux sortes : les unes ayant pour but de prévenir la fraude qui aurait consisté à fractionner les opérations de conduite et à ne recourir aux courtiers maritimes que dans la mesure la plus restreinte possible : c'est ce qu'on appelle les règles de l'indivisibilité du privilège ; les autres destinées à réprimer les agissements frauduleux en les érigeant en délits frappés de peines correctionnelles.

SECTION I. — *Étendue du privilège.*

D'après l'article 2 de l'ordonnance du 14 novembre 1835, les fonctions des courtiers maritimes comprennent :

1° La conduite du navire, c'est-à-dire l'accomplissement des formalités et obligations à remplir auprès du tribunal de commerce, de la douane et des autres administrations publiques et l'assistance à prêter aux capitaines et aux équipages suivant l'usage des lieux ;

2° L'affrètement ou le fret procuré ;

3° La vente des bâtiments ;

4° La traduction des documents écrits en langue étrangère, en cas de contestation prévue par l'article 80 du code de commerce.

A ces diverses fonctions, il faut ajouter celle de constater le cours du fret, dont l'ordonnance ne parle pas, parce qu'elle ne s'occupe que des fonctions rétribuées des courtiers maritimes.

Pour toutes ces fonctions, les courtiers maritimes ont un privilège dans toute l'étendue de la localité où ils sont installés (1), mais non au delà (2).

Nous allons examiner l'une après l'autre ces diverses fonctions, en insistant sur la première, car c'est elle dont l'exercice a soulevé les plus vives controverses. Nous modifierons dans ce but l'ordre suivi par l'ordonnance de 1835 et nous n'examinerons qu'en dernier les fonctions de conduite.

(1) En ce sens, Cass. crim. 14 août 1818. Dalloz, *Répertoire* v° Bourses de commerce, n° 498.

(2) En ce sens, Capelle. *Op. cit.*, p. 41. — Thibault. *Op. cit.*, p. 109.

*
* *

Les courtiers interprètes et conducteurs de navires ont le droit de faire le courtage des affrètements et, seuls, ils ont ce droit. A une certaine époque, les courtiers de marchandises et les courtiers d'assurances maritimes à Marseille essayèrent de faire admettre que le droit des courtiers maritimes n'était pas exclusif du leur. Cette prétention ne fut pas admise (1). On a plus récemment essayé de soutenir que les courtiers maritimes n'ont que le droit de faire le courtage des affrètements sans en avoir le privilège et l'on a argumenté de ce que le code de commerce ne dit pas que cette fonction leur appartient à eux seuls, tandis qu'il le dit expressément pour les autres fonctions. A cela on peut répondre que, les lois antérieures réservant la profession de courtier à ceux qui étaient commissionnés, le code de commerce n'a eu à accorder expressément un privilège aux courtiers maritimes que pour les autres opérations qu'il leur attribuait (2).

(1) Voyez l'historique de cette controverse dans Bédarride. *Op. cit.*, n° 367.

(2) La jurisprudence et la doctrine sont en ce sens. Aix, 25 février 1847, D. 47. 2. 85. — Saint Nazaire, 25 août 1880, *Recueil du Havre*, 80. 2. 251. — Aix, 11 février 1887, *Clunet*, 88. 515. — Cassation, 1^{er} juillet 1887, D. 87. 1. 511. — Capelle. *Op. cit.*, p. 50. — Thibault. *Op. cit.*, p. 107.

La règle que le courtage des affrètements est réservé aux courtiers maritimes peut subir des dérogations si l'usage des ports le veut ainsi. A cet égard, l'enquête extra-parlementaire de 1864 a révélé de curieux détails. Voyez par exemple la déposition de M. Franque sur l'habitude qu'avaient les négociants du Havre de recourir à des intermédiaires non officiels pour le courtage proprement dit et de laisser aux courtiers maritimes le soin de rédiger le contrat. *Enquête extra-parlementaire sur le régime du courtage*, 1864, pp. 242 et suiv.

Ainsi qu'on l'a fait remarquer, la difficulté de séparer la rédaction du contrat d'affrètement de l'acte de courtage a fait que les courtiers maritimes procèdent à cette rédaction. Toutefois, ils n'en ont pas le monopole.

Les négociants peuvent s'entendre directement avec les capitaines et rédiger les chartes-parties par actes sous seing privé (1) ou mieux par acte notarié. Du moment qu'ils n'ont pas recours à des intermédiaires autres que les courtiers maritimes, ceux-ci n'ont rien à objecter.

*
* *

L'article 80 du code de commerce ne dit pas que les courtiers maritimes ont le droit de procéder à la vente des navires. On ne saurait cependant le leur refuser, car, si l'article 80 du code de commerce n'en parle pas, il n'en est pas de même d'autres textes. Sans vouloir les citer tous, nous rappellerons que l'ordonnance du 14 novembre 1835 porte que ces courtiers auront droit à une rétribution distincte pour la vente des navires : c'est donc qu'ils ont le droit d'y procéder, et que la loi du 3 juillet 1861 déclare expressément qu'ils ont le droit de procéder à la vente aux enchères et en gros des marchandises de toute espèce autorisée ou ordonnée par les tribunaux de commerce dans les divers cas prévus par le code de commerce (2).

(1) En ce sens, Ruben de Couder. *Dict. de droit commercial, industriel et maritime*, 1877-1881, v^o Courtier, n^o 139.

(2) On peut citer de nombreux autres textes accordant aux courtiers maritimes le droit de procéder à la vente des navires :

Les courtiers interprètes et conducteurs de navires ont-ils le monopole des ventes publiques de navires ? Si l'on écarte l'hypothèse d'une vente sur saisie que les articles 197 et suivants du code de commerce ordonnent d'effectuer devant le tribunal civil et par le ministère des avoués, il n'y a aucun doute que, dans tous les autres cas, les courtiers maritimes n'aient un privilège exclusif. La loi du 3 juillet 1861 est décisive à cet égard. Elle déclare, il est vrai, dans son article 2, que le tribunal a le droit de désigner une autre classe d'officiers publics, mais il résulte des travaux préparatoires de cette loi que cette exception n'a été introduite que parce qu'il n'existait pas de courtiers maritimes partout et qu'il peut se trouver telle circonstance dans laquelle il est plus utile pour la vente d'employer le ministère d'un officier public autre qu'un courtier maritime (1).

Les courtiers maritimes ont-ils encore un privilège pour la vente des navires lorsque ces derniers sont brisés et réduits en pièces ? A cette question nous répondrons par une distinction. Si les débris ont encore conservé un caractère maritime, c'est-à-dire s'ils peuvent être encore utilisés dans un navire, les courtiers maritimes seuls auront le droit de procéder à leur vente (2). S'ils sont réduits à l'état de

tels par exemple l'article 486 C. com. ; le décret du 22 novembre 1811 ; celui du 17 avril 1812 ; la loi du 28 mai 1858 ; le décret du 8 mai 1861 ; celui du 30 mai 1863.

(1) Cass. civ., 17 avril 1862, D. 62. 1. 530. — Douai, 3 mai 1876, D. 76. 2. 148. — Nîmes, 3 mai 1879, D. 80. 2. 121.

(2) Nîmes, 3 mai 1879, D. 80. 2. 121. — Cass. req., 31 janvier 1883, D. 83. 1. 313.

masses informes, inutilisables dans un navire, ils pourront être vendus par n'importe qui (1).

Remarquons, d'autre part, que dans les ventes de gré à gré, les courtiers peuvent servir d'intermédiaires, mais ne jouissent d'aucun monopole.

*
* *

« Les courtiers maritimes, disons-nous, ont, d'après l'article 80 du code de commerce, le droit exclusif de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats et tous actes de commerce dont la traduction serait nécessaire ».

L'interprétation de ce texte a soulevé plusieurs controverses.

L'article 80 ne vise-t-il que les tribunaux de commerce et, par suite, les courtiers interprétant devant les autres juridictions doivent-ils être soumis à la formalité du serment ? Nous estimons que l'on doit dispenser les courtiers maritimes de prêter serment quelle que soit la juridiction devant laquelle ils interprètent puisque l'article 80 dit : *devant les tribunaux* sans restriction (2).

Si le courtier désigné par le tribunal pour interpréter est en même temps courtier attitré d'une des parties, la question de savoir s'il peut être récusé par l'autre partie ne fait pas de doute. Il est plus difficile de répondre aussi nettement à la question de

(1) Nîmes, *id.*, *ibid.*

(2) En ce sens Thibault *Op. cit.*, p. 114. — Godet *Op. cit.*, p. 52. — Capelle. *Op. cit.*, p. 53. — En sens contraire, Beaussant, *Code maritime*, tome I n° 382.

savoir s'il faut appliquer aux courtiers maritimes l'article 310 du code de procédure portant que les experts pourront être récusés pour les motifs pour lesquels on peut récuser les témoins et leur assimiler les courtiers interprètes et conducteurs de navires. A notre avis, on ne le peut, parce que la traduction de pièces laisse infiniment moins de place à l'appréciation individuelle que l'expertise.

*
* *

Le droit pour les courtiers interprètes et conducteurs de navires de constater le cours du fret est la conséquence forcée de leur privilège en matière de courtage d'affrètement, puisque c'est sur leurs livres que l'on trouve le plus grand nombre d'indications permettant de fixer le cours du fret, permettant d'établir le cours moyen comme le prix le plus élevé, comme le prix le plus bas.

L'article 292 du code de commerce fournit un exemple de l'utilité de la fixation de ce dernier : « Le capitaine, y lisons-nous, peut faire mettre à terre, dans le lieu du chargement, les marchandises trouvées dans son navire, si elles ne lui ont point été déclarées, ou en prendre le fret au plus haut prix qui sera payé dans le même lieu pour les marchandises de même nature. »

*
* *

Aux termes de l'article 80 du code de commerce, les courtiers interprètes et conducteurs de navires, dans les affaires contentieuses de commerce, et pour

le service des douanes, serviront seuls de truchement à tous étrangers, maîtres de navire, marchands, équipages de vaisseau et autres personnes de mer. La concision de ces termes avait fait poser la question de savoir si les courtiers étaient privilégiés pour aider ou remplacer les capitaines dans les administrations autres que la douane.

L'ordonnance du 14 novembre 1835, dont nous avons plus haut reproduit les termes, indique qu'il faut donner au texte du code une interprétation extensive (1) et cela nous semble logique. Le ministère d'un courtier maritime peut être aussi utile à un capitaine dans ses démarches au tribunal de commerce, par exemple, que dans ses démarches auprès de la douane. La question, du reste, est tranchée en notre sens par une jurisprudence constante (2).

Examinons maintenant une à une les principales formalités qui constituent la conduite d'un navire.

1^o Formalités à l'entrée. — Le capitaine, avant de pouvoir communiquer avec la terre, doit subir un

(1) Une circulaire de M. Thiers, ministre du commerce, en date du 1^{er} août 1833, était encore plus explicite : « La conduite, y lit-on, est à proprement parler l'assistance du courtier auprès du capitaine pour l'accomplissement de certaines formalités qu'il est dans l'obligation de remplir, soit à l'arrivée, soit au départ. Elle comprend le soin relatif au rapport à faire au tribunal de commerce et à la douane, le dépôt et, lorsqu'il y a lieu, la traduction du manifeste, la distribution de la cargaison entre les divers consignataires et le règlement du fret à payer par chacun d'eux, enfin les expéditions à la sortie ».

(2) Cassation, Ch. Criminelle, 31 janvier 1852, D. 52. 1. 62. — Alger, 7 juin 1890, *Gazette du Palais*, 3 octobre 1890. — *Confer* Mollot. *Op. cit.*, p. 792. — Beaussant. *Op. cit.*, I n° 383. — Thibault. *Op. cit.* p. 127.

interrogatoire minutieux de la part du médecin chargé par la Santé de vérifier l'état sanitaire du bord. Toute réponse mensongère l'exposerait à des peines très graves, à la peine capitale même, et cela se comprend puisque la santé publique est en jeu (1).

Dès qu'il a obtenu la libre pratique, le capitaine doit aller remplir un certain nombre de formalités dans diverses administrations.

En ce qui concerne la douane, il doit dans les vingt-quatre heures lui faire parvenir, après l'avoir signé, le manifeste, c'est-à-dire le document qui relate la nature de la cargaison et les marques ou numéros des barils, caisses... Ce manifeste doit être établi dès que le navire se trouve à moins de quatre lieues des côtes. Le capitaine doit en donner une copie à l'agent des douanes qui vient la demander (2) et en signer la transcription au registre (3). Si le manifeste est écrit en langue étrangère, il doit être accompagné d'une traduction.

Avec le manifeste, le capitaine doit remettre à la douane une déclaration dite déclaration d'entrée, indiquant le nom du navire, le nom du capitaine, le port d'attache, la jauge, la provenance du navire, le nombre des hommes de l'équipage, et il devra produire à l'appui, si la douane l'en requiert, l'acte de nationalité que chaque gouvernement remet à ses navires nationaux (4).

En troisième lieu et toujours dans le délai de vingt-quatre heures, le capitaine doit faire à la

(1) Loi du 3 mars 1822.

(2) Décision administrative du 17 avril 1847.

(3) Loi 4 germinal an II. — Tit. II, art. 3.

(4) Loi 27 vendémiaire, an II, art. 28.

douane son rapport de mer et il est tenu de le faire affirmer par deux hommes de l'équipage. L'interrogatoire de ces deux hommes a pour but de constater la sincérité des divers faits relatés par le rapport, sur lesquels l'administration des douanes se fondera pour établir les taxes de douane et de navigation ainsi que certaines taxes locales qu'elle est chargée de percevoir pour le compte des chambres de commerce.

Le capitaine doit encore aller au bureau d'importation et produire tous les connaissements à peine de cent à six cents francs d'amende pour chaque contravention (1).

Il doit enfin déposer à la douane la liste des provisions de bord accompagnée d'une traduction si cette liste est en langue étrangère. Un agent des douanes vient ensuite à bord contrôler la nature et la quantité des provisions déclarées et cette vérification l'oblige à un interrogatoire du capitaine et de l'équipage.

En dehors des formalités de douane, le capitaine qui arrive dans un port est tenu d'en accomplir un certain nombre d'autres auprès de diverses autorités.

Au tribunal de commerce, il ira déposer son rapport de mer et faire viser son registre. On sait que ce registre coté et paraphé par un des juges au tribunal de commerce doit contenir les résolutions prises pendant le voyage, la recette et la dépense et généralement tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre. Cette obligation, imposée par l'article 224

(1) Loi 30 mars 1872, art. 6.

du code de commerce, est également imposée par les législations de tous les pays maritimes.

D'après l'article 242 du même code, le capitaine est tenu de faire viser son registre et de faire son rapport dans les vingt-quatre heures de l'arrivée. Le rapport doit énoncer le lieu et le temps du départ, la route tenue, les hasards courus, les désordres arrivés dans le navire et toutes les circonstances remarquables du voyage. Il est fait au greffe devant le président du tribunal de commerce. Dans les lieux où il n'y a pas de tribunal de commerce, le rapport est fait au juge de paix de l'arrondissement (art. 243). Pour vérifier le rapport, le juge reçoit l'interrogatoire des gens de l'équipage et, s'il est possible, des passagers, sans préjudice des autres preuves (art. 247).

Pour compléter cette liste des formalités dont l'accomplissement constitue la conduite du navire à l'entrée, il faut ajouter les démarches dans les bureaux du port pour obtenir une place à quai et les démarches dans les bureaux de l'octroi.

2° Formalités à la sortie. — Avant de pouvoir sortir du port, le capitaine qui prend un nouveau chargement est tenu de remplir et de déposer à la douane une déclaration de chargement et de faire visiter son navire selon les formes habituelles. Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce. Le capitaine doit également se mettre en règle avec l'inscription maritime; il doit enfin, s'il est étranger, obtenir son passeport, faire à la douane sa déclaration de sortie et lui présenter un manifeste de la cargaison ainsi que les connaissements régulièrement timbrés (1).

(1) Loi 30 mars 1872, article 6.

Pour toutes ces formalités, les courtiers maritimes, en principe, ont le privilège exclusif d'aider le capitaine dans ses démarches, de lui servir d'interprètes et de traduire les pièces dont une traduction est nécessaire. On a discuté toutefois la question de savoir si l'acte du capitaine allant demander un remorqueur ou allant au bureau du port s'entendre avec le capitaine du port pour obtenir une place à quai est un acte qu'il faut assimiler aux démarches auprès de la douane. Si oui, les courtiers maritimes ont, en principe, le droit exclusif de remplacer les capitaines pour les faire ; si non, ils sont compétents mais n'ont pas de privilège. A notre avis, l'acte de demander un remorqueur est indépendant de la conduite, car il ne nous semble pas possible d'assimiler le service de remorquage à une administration (1). Nous estimons au contraire que le courtier maritime est seul compétent en principe pour aller au bureau du port demander une place à quai. On a bien soutenu que les officiers du port n'avaient à ce point de vue que des fonctions de police destinées à assurer la régularité du service, mais cette considération ne tient pas devant ce fait que la demande passe par les mains de la douane qui y inscrit un numéro d'ordre avant de la transmettre au bureau du port.

(1) En ce sens Dunkerque 14 août 1875 et, sur appel, Douai 30 novembre 1875. *Jurisprud. commerciale et maritime de Marseille*, 76. 2. 178. — Rouen 24 février 1883, *Recueil du Havre*, 83. 2. 52. — Rouen 7 avril 1883, *Gazette du Palais*, 83. 2. 41.

SECTION II. — *Restrictions au principe
du privilège (1).*

D'après l'ordonnance de 1681, « les maîtres et marchands qui voudront agir par eux-mêmes ne seront tenus de se servir d'interprètes, ni de courtiers (2). »

Pour connaître le sens exact de ce texte, reportons-nous au commentaire qu'en donne Valin : « En cette partie..., dit-il, il n'y a point d'exception à faire en faveur des commissionnaires auxquels les maîtres de navires sont adressés pour dire que ces commissionnaires ont droit de les représenter à l'effet que les déclarations qu'ils feront pour les

(1) M. Capelle (*op. cit.*, p. 78) et M. Godet (*op. cit.*, p. 86) étudient les modifications apportées par certains traités de commerce aux règles du courtage maritime ; tous deux estiment que ces modifications vont jusqu'à donner à certains consuls étrangers le droit de remplacer les courtiers maritimes dans leurs fonctions. D'après nous, ces traités ne font que placer les capitaines étrangers sur le même pied que les capitaines français et laissent subsister leur obligation de recourir à un courtier maritime quand ils ne savent pas le français. Voyez, en ce sens, Bordeaux, 10 avril 1890, à propos du traité franco-russe de 1874, *Revue intern. du droit maritime*, VI. 448 — et, en cassation, 25 février 1895, D. 95. I. 393. — Le Parlement, du reste, a bien montré que notre opinion était préférable en refusant de voter en 1886 un projet de traité de commerce avec l'Italie, qui portait que : « les capitaines et patrons des bâtiments français et italiens seront réciproquement exempts de toute obligation de recourir dans les ports respectifs des deux États aux courtiers maritimes ou autres expéditionnaires officiels en dehors des cas où l'intervention desdits courtiers ou expéditionnaires est requise par les lois des pays respectifs ». — Voyez à ce sujet : *Journal des chambres de commerce*, 1886, pp. 364 et 382.

(2) Liv. I, titre VII, art. 14.

maîtres et marchands soient regardées comme si elles étaient faites par eux-mêmes. En matière de privilège, il ne se fait point d'extension d'un cas à un autre, ni d'une personne à une autre. Or, ce n'est que par privilège que les maîtres et marchands peuvent se passer d'interprètes et de courtiers en agissant par eux-mêmes ; ils ne peuvent donc pas se faire représenter par qui que ce soit dans ces occasions. D'ailleurs, et ceci ne souffre aucune réplique, c'est que ces représentants seraient sans caractère comme n'étant pas reçus à l'amirauté et qu'ils entreprendraient par là sur les fonctions des interprètes et des courtiers jurés. Il n'y a pas non plus d'exception à faire pour le cas où les commissionnaires auraient eux-mêmes des déclarations à faire personnellement pour raison des marchandises qui leur seraient adressées ou qui seraient venues pour leur compte ; tout leur droit se bornerait à agir par eux-mêmes pour les objets qui les concerneraient en particulier et il ne leur serait pas moins défendu de mettre les maîtres de navires en déclaration ». Le texte de l'article 14, titre VII, livre I, de l'ordonnance de 1681 et le commentaire de Valin vont nous permettre de reconnaître les personnes qui peuvent faire elles-mêmes la conduite d'un navire. Disons tout de suite que nous accordons cette faculté au capitaine, à l'armateur, au commis succursaliste, au consignataire unique de la cargaison, mais pour la conduite à l'entrée seulement. Nous la refusons au consignataire de la coque et à tout individu qui prétendrait agir au nom d'une de ces quatre personnes, que ce soit en qualité d'ami ou en qualité de mandataire muni d'une procuration.

Tout le monde admet que le capitaine peut se passer du ministère d'un courtier maritime s'il connaît la langue française. Il y a simplement controverse sur deux points. L'un théorique : le capitaine est-il tenu personnellement ou en sa qualité de représentant de l'armateur ? L'autre pratique : le capitaine peut-il se dispenser d'écrire lui-même les pièces requises par les diverses administrations et se borner à les signer et à les déposer ?

La première question a une grande importance au point de vue de l'armateur, du commis succursaliste et du consignataire unique de la cargaison, car, si le capitaine est tenu personnellement de faire certains actes de la conduite, on arrive à cette inéluctable conclusion qu'un courtier maritime seul peut le remplacer s'il ne sait pas le français.

On soutient qu'il est tenu personnellement en argumentant de ce qu'il est seul à pouvoir être impartial. Prenons, par exemple, l'interrogatoire qu'il doit subir de la part de l'administration sanitaire. Croit-on que l'on puisse permettre au propriétaire unique du navire, ou à son commis, ou au consignataire unique de la cargaison de servir d'interprète ? Mais ne voit-on pas qu'ils ont tous intérêt à cacher la vérité puisqu'ils devraient supporter les frais de purification ; et, d'ailleurs, dit-on, « en admettant qu'ils soient de bonne foi, même contre leurs intérêts, ils n'ont en justice aucun serment qui permette d'engager par leur voix la responsabilité du capitaine ». Prenons maintenant le dépôt du manifeste ; c'est une obligation personnelle du capitaine puisque, si ce dernier ne l'effectue pas, il sera personnellement condamné à l'amende en vertu de

l'article 2, titre II, de la loi du 4 germinal an II, et parce que, dans le cas contraire, on ferait disparaître un moyen de contrôle qu'à la douane de s'assurer de la sincérité de la déclaration faite, puisqu'on permettrait au consignataire unique de la cargaison, déjà tenu de la déclaration de détail, de faire également le dépôt du manifeste ou déclaration de gros. Prenons le dépôt du rapport de mer à la douane. Il a pour but de permettre à la douane d'appliquer les droits en toute connaissance de cause; or, permettre au consignataire unique de la cargaison de s'immiscer dans sa confection, c'est lui permettre de dissimuler la provenance réelle de ses marchandises. Le capitaine au contraire n'a aucun intérêt à cacher la vérité : il doit donc être seul à pouvoir faire ce dépôt. Et de même pour le timbrage des connaissements : « Le législateur, en obligeant le capitaine à exhiber aux agents des douanes, soit à l'entrée, soit à la sortie, tous les connaissements dont il est porteur, a bien entendu confier l'opération à un tiers désintéressé puisque les frais de timbre incombent toujours au chargeur ou au destinataire..... Il n'est pas rare en effet qu'un chargement entier, destiné à la même personnalité, fasse l'objet de nombreux connaissements, l'expéditeur ayant intérêt à former au fur et à mesure de la mise à bord des connaissements partiels qui lui permettent de tirer des traites documentaires sur le destinataire, de sorte que ce destinataire se trouve dans l'obligation de payer à l'arrivée autant de timbres qu'il y a de connaissements, alors qu'il aurait intérêt comme consignataire unique de la cargaison à n'en payer qu'un seul..... On a même vu des agents peu scru-

puleux dissimuler les véritables connaissances adressés à différentes maisons pour en établir un connaissance général qu'ils s'adressent à eux-mêmes dans le but de se faire admettre comme consignataire unique de la cargaison et d'assister le capitaine dans ses opérations de conduite ». De même pour le rapport de mer au tribunal de commerce. Tandis que le capitaine est sans intérêt dans sa rédaction, l'armateur et le consignataire ne sont pas dans le même cas, l'un pourrait « peser de son autorité sur le capitaine pour faire paraître plus importants les sacrifices faits au cours du voyage dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison », l'autre pourrait « solliciter du capitaine qu'il accuse dans le jet une plus grande quantité de colis que celle réellement jetée ». Donc, ici encore, l'obligation du capitaine lui est purement personnelle (1).

Nous ne nions pas que toutes ces assertions ne soient très judicieuses ; il est certain que l'intérêt fiscal de l'État exigerait que nul autre qu'un courtier ne puisse suppléer le capitaine dans ses opérations de conduite. Mais autre chose est ce qui devrait être et autre chose ce qui est. Nous n'avons ici qu'à examiner si, d'après l'ordonnance de 1681, le capitaine est tenu personnellement de ses opérations et rien de plus. Or, à ce point de vue, il nous semble que l'hésitation n'est pas possible et que le capitaine

(1) Grandmaison. *Observations sur la conduite des navires et les consignataires*, 1893, pp. 10^e et suiv. — Voyez un développement de cette théorie dans le rapport du directeur général des douanes, en date du 4 mai 1887, et dans le rapport de M. Taconet au Congrès international de la marine marchande, tenu à Paris du 4 au 12 août 1900.

n'en est tenu qu'en sa qualité de représentant de l'armateur (1).

L'article 14 de l'ordonnance de 1681 porte que « les maîtres et marchands qui voudront agir par eux-mêmes ne seront tenus de se servir d'interprètes ni de courtiers ». Le mot *marchands* ne peut faire difficulté ; le mot *maîtres* est, selon nous, pris dans le sens de *dominus*, propriétaire du navire. Un auteur soutient que cette expression de *maîtres* est prise dans le sens de *capitaines*, et il en tire des conclusions contraires aux nôtres. Il argumente de ce que certains textes appliquant l'ordonnance de 1681 remplacent les mots *maîtres et marchands* par les mots *capitaines et marchands* ; mais il faudrait tout d'abord prouver que ces textes ont réellement voulu donner à l'article 14 de l'ordonnance un sens différent de celui qu'il paraît avoir à première vue.

En réalité, l'ordonnance de 1681 a permis aux maîtres et marchands d'agir par eux-mêmes parce qu'il s'agissait de leur chose ; c'est ce qu'a compris une jurisprudence constante et c'est ce qui l'a amenée, d'une part, à nier le droit personnel du capitaine de faire les opérations de conduite et, d'autre part, à permettre à tous ceux qui y ont intérêt de faire ces opérations.

« Attendu », dit la chambre civile de la cour de cassation, dans son arrêt du 24 février 1880, « que déclarer que c'est au capitaine et à lui seul qu'incom-

(1) En ce sens, Cass. crim. 31 janvier 1852, D. 52. 1. 62. — Cass. crim. 22 janvier 1875, D. 76. 1. 336. — Godet. *Op. cit.*, p. 73. — Thaller, *Droit commercial, Droit maritime*, par Ripert, I, p. 509. — Aubry. *Op. cit.*, p. 44.

En sens contraire, Thibault. *Op. cit.*, p. 154.

bent le devoir et le droit de faire en douane le dépôt du manifeste, c'est, non seulement intervertir, dénaturer la mission de chacun, mais violer expressément la lettre et l'esprit des règlements qui donnent au maître de navire et de la cargaison et, à leur défaut, au capitaine un droit propre et parallèle, indépendant et distinct (1)... ».

Ainsi donc, le capitaine n'est pas seul à pouvoir remplir les formalités de la conduite.

De nombreux jugements et arrêts font des applications de cet autre principe que chacun peut agir dans l'intérêt de sa chose, mais nous examinerons ce point un peu plus loin, après avoir résolu la deuxième question que nous avons posée : le capitaine qui veut faire la conduite de son navire lui-même est-il obligé d'écrire lui-même les pièces nécessaires pour les diverses administrations ou suffit-il qu'il les signe et aille les porter lui-même ? La réponse à cette question sera moins longue que la réponse à la question précédente. Nous pensons que le capitaine a le droit de déposer dans les diverses administrations des pièces non écrites de sa main pourvu qu'il les signe, car, ce faisant, il en prend la responsabilité et l'on ne voit pas dès lors en quoi son action serait incorrecte à la condition naturellement qu'il sache le français ; sinon, il est évident qu'il ne pourrait pas agir (2).

Voyons maintenant ce qu'il en est des personnes autres que le capitaine. Pour savoir si elles ont le

(1) D. 81. 1. 65

(2) En ce sens, Bastia, 22 mars 1861, D 61. 2. 194. — Aix, 16 novembre 1867, *Jurisprudence commerciale et maritime de Marseille*, 69. 1. 108.

droit de faire les opérations de conduite, nous n'avons qu'à rechercher si elles ont un intérêt personnel à les faire.

Il en est d'abord ainsi de l'armateur. C'est lui le possesseur du navire ; aussi, en vertu de ce droit de propriété, il pourra intervenir pour tout ce qui concerne le navire, son mobilier et tout ce qui constitue l'armement. Ce droit lui est reconnu par une jurisprudence constante, et nous n'y insisterons pas (1).

Il en est de même de celui qu'un auteur a appelé l'*alter ego* de l'armateur, c'est-à-dire du commis succursaliste qui est établi sur une place de commerce et s'occupe exclusivement des affaires de la maison qui le commissionne. Comme sa personnalité se confond avec celle de l'armateur, on peut dire que, lorsqu'il agit, c'est encore ce dernier qui agit. Le commis succursaliste a donc le droit de faire les opérations de conduite du navire de l'armateur (2).

(1) Rennes, 5 avril 1852, *J. Trib. Com.* I, 334. — Bordeaux, 14 mars 1873, *Jurisprudence commerciale et maritime de Marseille*, 73. 2. 183. — Cassation, 27 décembre 1873, D. 75. 1. 89. — Douai, 30 novembre 1875, *Recueil de Douai*, 6.186. — Cassation, 14 août 1877, D. 78. 1. 179. — Alger, 7 juin 1890, *Gazette du Palais*, 3 octobre 1890. — Rennes, 29 mai 1907, 28 février 1908, *Rec. Nantes*, 1908, 1. 138. — Voyez Boistel. *Op. cit.*, n° 748. — Godet. *Op. cit.*, p. 73. — Capelle. *Op. cit.*, p. 72. — Ruben de Couder. *Op. cit.*, n° 125. — Cf. Thibault. *Op. cit.*, p. 153.

(2) En ce sens, Cassation, 31 janvier 1852, D. 52 1. 62. — Rennes, 5 avril 1852, *J. des Trib. de Com.* I, 344. — Mostaganem, 25 sept. 1885, *Revue int. du droit maritime*, I, 384. — Alger, 18 déc. 1885, *ibid*, I, p. 606. — Cassation civ. 17 mars 1886, D. 86. 1. 193. — Cass. crim., 6 nov. 1886, D. 87. 1. 511. — 10 mai 1889, D. 89. 1. 270. — Rennes, 9 janv. 1895, *Rev int. Dr. maritime*, X, p. 774. — Rennes, 29 mai 1907, 28 février 1908, *Rec. Nantes*, 1908, 1. 138. Ce dernier arrêt est très intéressant parce

Le consignataire unique de la cargaison a également le droit de se substituer au capitaine. C'est « un commissionnaire auquel la cargaison entière est adressée avec mission soit de la répartir entre divers destinataires, soit de la vendre pour le compte de l'expéditeur ; dans tous les cas, lui seul est réputé destinataire de la marchandise, et lui seul a le droit d'en réclamer la livraison au capitaine ; étant considéré vis-à-vis des tiers comme le propriétaire de la cargaison, il est naturel qu'il soit admis comme le serait le propriétaire lui-même à faire les déclarations et les démarches nécessaires (1) ».

Notre opinion rencontre d'ardents adversaires (2), mais elle a pour elle une grande partie de la doctrine (3), de la jurisprudence (4), et elle trouve sa

qu'il indique nettement à quels caractères on reconnaît le commis succursaliste. Voici les termes de l'arrêt : « ... le commis succursaliste, alors du moins que sa qualité est certaine et sérieuse, qu'il est exclusivement attaché à la maison pour laquelle il agit et que, dans le lieu de la résidence qui lui est attribuée, il est bien et dûment chargé de représenter sa maison dans toutes les affaires qu'elle peut avoir à régler sur la place, de telle manière que sa personnalité se confonde avec celle de sa maison et qu'il soit un véritable *alter ego* de son commettant, la maison étant réputée agir elle-même lorsqu'il accomplit un acte quelconque.... ».

(1) Capelle. *Op. cit.* p. 73.

(2) Tel par exemple M. de Grandmaison, avocat au Havre. — Voy. sa brochure précitée, p. 28. — Dans le même sens, Thibault. *Op. cit.* p. 164.

(3) Lyon-Caen et Renault. *Op. cit.*, IV, p. 713. — Godet. *Op. cit.*, p. 73. — Boistel. *Op. cit.*, n° 596.

(4) Bordeaux, 14 mars 1873, *Jurisp. commerciale et maritime de Marseille*, 73. 2. 183, et Cassation. 27 décembre 1873, D. 75. 1. 89. — Douai, 30 novembre 1875, *Recueil de Douai*, 76. 186, — Bordeaux, 10 mars 1874, D. 76. 2. 67, et, sur le pourvoi, Cassation, 22 janvier 1875, D. 76. 1. 336. — Bordeaux, 2 décem-

confirmation dans certains passages de plusieurs circulaires de douane (1).

Remarquons cependant qu'il ne s'agit que du consignataire unique. Si la cargaison n'est pas adressée à un seul consignataire, aucun des divers consignataires partiels n'a le droit de remplir les formalités nécessaires, et cela se comprend puisqu'il n'est pas intéressé dans la totalité de la cargaison. Une circulaire du 25 décembre 1817 du comte Chabrol, ministre de l'intérieur, aux préfets et aux chambres de commerce, est très explicite à ce sujet (2).

Il appartient aux tribunaux de déjouer à cet égard les fraudes qui pourraient être commises au préjudice des courtiers (3).

Avec le consignataire unique de la cargaison, nous avons épuisé la liste des personnes à qui nous attribuons le droit de se substituer aux courtiers maritimes pour la conduite du navire. Examinons maintenant celles à qui certains proposent de permettre de faire cette conduite et à qui nous en refu-

bre 1875, D. 76. 2. 173. — Cassation, 14 août 1877, D. 78. 1. 9. — Rouen, 9 avril 1878, *Clunet*, 78. 496. — Cassation, 24 février 1880, D. 81. 1. 65. — Cassation, 9 mai 1890, D. 91. 1. 233. — Rennes, 29 mai 1907. 28 février 1908, *Rec. Nantes*, 1908. 1. 138.

(1) Circulaire du 18 octobre 1815: « Les attributions des courtiers royaux depuis longtemps contestées se trouvent ainsi à présent fixées. Ils doivent assister tout capitaine de navire français ou étranger, qui n'agit pas par lui-même ou par son consignataire. »

(2) Voyez Eloy et Guerrand. *Des capitaines, maitres et patrons*, I, nos 635-636.

(3) Fécamp, 22 avril 1886, *Gazette du Palais*, 1^{er} juin 1886. — Rouen, 17 janvier 1887. *Revue intern. du droit maritime*, II, 651. — Cassation, 22 novembre 1890, *ibid.* VI, 386.

sons la faculté, c'est-à-dire les personnes munies d'une procuration du capitaine, de l'armateur, du commis succursaliste ou du consignataire unique de la cargaison, les amis de ces derniers et, surtout, le consignataire de la coque du navire.

Parmi les personnes munies d'une procuration, il faut distinguer celles dont la personnalité se confond avec celle du mandant et qui sont par suite de simples commis : ces personnes, nous l'avons déjà dit pour le commis succursaliste, peuvent faire les opérations de conduite ; et celles dont la personnalité ne se confond pas avec celle du mandant : ces personnes n'ont pas le droit de remplir les formalités de conduite, et nous fondons notre opinion sur ce qu'elles n'ont pas en vue la conservation de leur propre chose lorsqu'elles les accomplissent. La jurisprudence est en notre sens, aussi bien en ce qui concerne le mandataire du capitaine (1) que celui de l'armateur (2) ou du commis succursaliste (3) ou du consignataire unique de la cargaison.

Les mêmes observations s'appliquent à toute personne qui prétendrait faire la conduite en qualité d'ami d'une personne autorisée à la faire. La cour de cassation a adopté cette solution et a considéré comme illicite l'intervention d'un ami du consignataire d'une marchandise (4).

Enfin, disons-nous, le consignataire de la coque

(1) Bordeaux 14 mars 1873, *Jurisprudence commerciale et maritime de Marseille*, 73. 2. 183, Cass. 27 déc. 1873, D. 75. 1. 89 — Caen, 14 février 1885, *Revue intern. du droit maritime*, I, 584.

(2) Caen précité. — Bordeaux, 5 février 1890, *ibidem* VI, 24.

(3) Alger, 7 juin 1890, *ibid.* VI, 260.

(4) Cassation, crim. 6 novembre 1886, *Clunet*, 1886, 705.

est sans qualité pour faire la conduite du navire. Ici, il est intéressant de donner quelque développement à notre exposé, car c'est une des questions qui ont soulevé le plus de controverses.

Et, tout d'abord, qu'est-ce que le consignataire de la coque du navire ? Supposons que les armateurs désirent soulager le capitaine de la partie commerciale de l'opération de déchargement, ou qu'ils y soient obligés par suite du peu de durée de l'escale. Ils s'adresseront à un négociant qui, moyennant une commission convenue, procédera aux lieux et places du capitaine à toutes les diverses opérations qui lui incomberaient et notamment à la répartition de la cargaison mise à terre en bloc aux divers réclamateurs. Ce négociant est ce qu'on appelle le consignataire de la coque, par opposition au consignataire de la cargaison. Il est, d'autre part, intéressant de remarquer que rien ne s'oppose à ce qu'il réunisse ces deux qualités. Il en est surtout ainsi lorsque les divers réclamateurs sont obligés de prendre un représentant, ce qui arrive lorsqu'une clause du connaissement leur impose l'obligation de prendre la marchandise sous palan et que l'exécution personnelle de cette obligation leur causerait une perte de temps et une perte d'argent.

Ou bien supposons qu'outre l'armateur et le réclamateur de la cargaison, il y ait une autre personne intéressée, un affréteur ; et il en est ainsi lorsque l'armateur frète son navire en travers, c'est-à-dire lorsqu'au lieu de percevoir lui-même, mais à ses risques, le fret des marchandises, il loue son navire à un tiers, qui trouve ainsi son bénéfice dans la différence du prix qu'il paie et du prix qu'il reçoit

du chargeur. Ici, il y a opposition d'intérêts entre l'affrèteur et l'armateur. Aussi la charte-partie impose-t-elle souvent à l'armateur l'obligation d'adresser son capitaine à un agent qui représentera les intérêts de l'affrèteur. Cet agent est encore un consignataire de la coque.

Le rôle du consignataire de la coque étant ainsi indiqué, il est facile de comprendre pourquoi la question de savoir s'il peut faire lui-même les opérations de conduite des navires qu'il reçoit a soulevé tant de controverses.

Si l'on refuse à ce consignataire la faculté de procéder aux opérations de conduite, on supprime, en une certaine mesure, la liberté reconnue au consignataire unique de la cargaison de procéder par lui-même. Il est, en effet, certains tarifs, et rien ne prouve que cette tendance ne se généralisera pas, qui frappent les navires à la sortie sur lest seulement dans le cas où ils n'ont pas employé de courtier maritime à l'entrée. Mais alors il arrive que, cette taxe de sortie étant presque égale à la taxe d'entrée, les négociants n'ont presque plus d'intérêt à profiter de la faculté que leur laisse l'ordonnance de 1681. C'est ce qu'un auteur démontre très clairement.

Prenons, dit-il, un navire de 500 tonneaux de jauge nette, arrivant à Rouen avec 700 tonnes de marchandises. Ce navire paiera en tout 105 francs de courtage pour l'entrée et pour la sortie à vide (1). Si le négociant fait lui-même ses opérations à l'entrée,

(1) Courtage à l'entrée, 0 fr. 15 par tonne, soit $0,15 \times 700 = 105$
à la sortie néant.

Remarquons que l'auteur oublie d'indiquer que les marchandises dont il parle ne peuvent être que des houilles, fontes

le courtier lui réclamera pour la sortie à vide, même sans patente de santé, 62 fr. 50 (1). En déduisant cette somme de celle qui est appliquée à l'ensemble des deux opérations, nous trouvons que l'entrée ressort à 42 fr. 50, bien que, des deux opérations, ce soit la seule importante.

Autre exemple, un vapeur de 800 tonneaux de jauge arrive ayant à bord 200 tonnes de marchandises. Ce navire ne paiera pas $200 \times 0,15$, soit 30 francs, car le tarif dit : « les droits de courtage sur tous les bâtiments chargés ne pourront être moindres que les droits payés par les mêmes bâtiments sur lest ». Il paiera $800 \times 0,125 = 100$ francs. Pour cette somme, il aura droit à la mise en douane à l'entrée et à la réexpédition sur lest. Si le négociant n'emploie pas de courtier à l'entrée, il lui faudra déboursier la même somme pour l'expédition du navire vide (2).

Mais, objectera-t-on, s'il y a un consignataire unique de la cargaison qui a procédé aux opérations

brutes, minerais de fer, sels bruts, glace, kaolin, feldspath. Le tarif est plus élevé pour les autres et rendrait la démonstration moins saisissante. En supposant le navire chargé de blé, il paierait $0,40 \times 700 = 280$ francs. En procédant lui-même aux opérations d'entrée, le consignataire réaliserait donc une économie de

$$280 - 62,50 = 217 \text{ fr. } 50$$

ce qui est appréciable.

(1) A Rouen, dans le cas où à l'entrée un navire n'aurait pas employé le ministère d'un courtier, les droits de courtage pour l'expédition sur lest sont les mêmes que ceux des navires entrant sur lest, soit 0 fr. 125 par tonneau de jauge. Or $0 \text{ fr. } 125 \times 500 = 62 \text{ fr. } 50$.

(2) Deglatigny. *Notes sur le courtage maritime. Sortie sur lest*, 1904, p. 43.

de conduite à l'entrée, pourquoi ne pas le charger d'y procéder à la sortie ? C'est que ce droit ne lui appartient pas.

On a sans doute allégué dans l'opinion contraire que, lorsqu'un négociant importateur procède à la sortie sur lest d'un navire en vertu d'un contrat d'affrètement, il ne fait qu'exécuter une obligation personnelle en sa qualité d'affrèteur maître du navire ; « en retournant ainsi le navire, a-t-on dit, il agit dans son intérêt personnel, avant d'agir comme mandataire de l'armateur. Il agit même plutôt comme maître se dessaisissant du navire affrété que comme représentant les intérêts de l'armement ».

Nous n'acceptons pas ce raisonnement. A notre avis, un négociant auquel est consignée la cargaison d'un navire n'a pas le droit de faire la conduite à la sortie sur lest parce qu'il n'y a plus intérêt, et nous faisons encore ici l'application du principe posé plus haut. Dès qu'il a pris livraison des marchandises, il cesse d'être le consignataire unique de la cargaison et, si son contrat l'oblige à prendre les intérêts de l'armement pendant tout le séjour du navire dans le port, il ne doit plus être considéré que comme consignataire de la coque.

Et, dès lors, on comprend pourquoi notre raisonnement de tout à l'heure était juste et pourquoi refuser au consignataire de la coque le droit de faire les opérations de conduite, c'est, dans un grand nombre de ports, faire disparaître, en partie, le bénéfice résultant pour le consignataire unique de la cargaison de l'article 14, titre VII, livre I, de l'ordonnance de 1681.

Mais, d'un autre côté, adopter l'opinion inverse, c'est décider la ruine presque complète des courtiers maritimes ; permettre au consignataire de la coque de faire les opérations de sortie, c'est leur enlever leur principale source de revenus puisque la conduite à l'entrée leur est déjà souvent enlevée par le consignataire unique de la cargaison. « C'était l'achèvement de la ruine du courtage », a dit le président du syndicat des courtiers maritimes de France, dans son rapport au congrès international de la marine marchande en 1900, et ce n'est pas seulement là l'opinion d'un courtier qu'on pourrait accuser de parti pris en la matière, c'est aussi celle que plusieurs chambres de commerce ont exprimée lorsque le ministre du commerce les a consultées à ce sujet en 1886 (1). C'est ce qu'affirme encore M. Desjardins, avocat général à la cour de cassation, lorsqu'il dit en parlant d'un arrêt consacrant la solution inverse : « La jurisprudence de 1890 ne laisse rien aux courtiers maritimes. Elle détruit le monopole que le législateur a cru devoir établir (2). »

La question est d'autant plus grave que la décider dans le sens défavorable aux courtiers maritimes, c'est permettre à l'État de supprimer d'une manière détournée l'institution du courtage privilégié, sans

(1) Voyez par exemple la lettre de la chambre de commerce du Havre au ministre du commerce en date du 28 septembre 1886 (*Travaux de la chambre de commerce du Havre*, année 1886, p. 98), et la lettre de la chambre de commerce de Dieppe, au même ministre, en date du 19 octobre 1886 (*Travaux de la chambre de commerce de Dieppe*, année 1886, p. 139).

(2) Conclusions déposées par M. l'avocat général Desjardins à l'audience du 25 février 1895.

accorder aux courtiers la compensation qu'on serait dans l'obligation de leur accorder en cas de suppression ouverte du privilège.

Cette importance de la question explique les arrêts contradictoires dans la jurisprudence et les nombreuses oscillations administratives, contre-coups de ces arrêts.

Trois arrêts, en date du 4 décembre 1873, du 22 février 1875, et du 14 août 1877 (1) accordaient le droit de faire les opérations de conduite au consignataire de la coque. Le premier arrêt toutefois, comme le fit plus tard remarquer M. l'avocat général Desjardins, était assez équivoque puisqu'il se bornait à déclarer qu'un certain personnage « étant seulement consignataire de la coque » n'avait pas qualité pour faire les déclarations officielles relatives à la marchandise. L'arrêt de 1875 était plus catégorique sans doute ; il énonçait que « le consignataire soit du navire, soit de la cargaison entière, a le même droit relativement à l'intérêt qu'il représente ». Mais, si l'on étudiait l'affaire, on voyait que la détermination des droits du consignataire de la coque n'était pas en question, et l'on pouvait objecter que la cour eut statué autrement si cette détermination avait été le fond même du procès. La même réflexion s'appliquait à l'arrêt de rejet du 14 août 1877. Ces arrêts ne pouvaient donc pas être considérés comme décisifs.

Ils constituaient cependant une présomption suffisante en faveur du droit du consignataire de la coque pour que l'administration des douanes s'en

(1) D. 78. 1. 9.

émut et vint autoriser le personnel à admettre les consignataires de navires à faire en douane les opérations d'entrée et de sortie. C'est là le but de la circulaire n° 379, en date du 12 décembre 1877, adressée au personnel par le directeur général des douanes.

Cette circulaire fut appliquée pendant plusieurs années et causa un préjudice énorme aux courtiers maritimes. Ces derniers devaient naturellement essayer de la faire rapporter. Après sept années d'efforts, ils arrivèrent à leur but. En 1884, à la suite d'une réclamation des courtiers de Bordeaux, le directeur des douanes, dans sa circulaire n° 776, déclara que le ministre du commerce avait été induit en erreur par le caractère ambigu de l'arrêt de 1877 et qu'une étude plus minutieuse l'amenait à refuser aux consignataires de la coque le droit qu'il continuait à reconnaître aux consignataires de la cargaison.

Sur les réclamations soulevées par le commerce, le ministre du commerce et de l'industrie consulta le Conseil d'État. Celui-ci, par l'organe de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, émit un avis favorable aux consignataires de la coque.

« Attendu », dit-il,

« Qu'il a toujours été reconnu que, parmi ces intéressés, il y avait lieu de comprendre, non seulement l'armateur, mais aussi le consignataire unique de la cargaison (circulaire ministérielle du 25 octobre 1817); que ce dernier a, en effet, un intérêt personnel à remplir des formalités qui ont sa chose pour objet, et dont l'omission pourrait avoir pour conséquence la saisie de cette chose ;

« Que les mêmes motifs peuvent être invoqués en faveur du consignataire de la coque ; qu'il est, en effet, intéressé autant que le consignataire du chargement à ce que les formalités, et notamment le dépôt du manifeste, soient accomplis dans les délais et dans les conditions voulus, puisque, dans le cas où ils ne le seraient pas, il serait personnellement engagé et compromis, et que la coque, dont il a charge, pourrait être saisie aussi bien que les marchandises ;

« Considérant que la jurisprudence des cours et tribunaux paraît incliner à se fixer dans le sens sus-indiqué ; que la cour de cassation, après avoir rendu, le 27 décembre 1873, un arrêt contraire aux prétentions des consignataires de la coque, a admis par trois arrêts du 22 février 1875, du 14 août 1877, et du 24 février 1880 que *le consignataire unique, soit du navire, soit de la cargaison entière, a le même droit relativement à l'intérêt qu'il représente* ; que la cour de Douai a confirmé par un arrêt du 30 novembre 1878 un jugement du tribunal de Dunkerque qui déclare explicitement que *la seule qualité de consignataire de la coque suffit pour autoriser celui-ci à remplir, par lui-même ou par ses employés, toutes formalités exigées par la douane*. . . .

« Est d'avis :

« Qu'il y a lieu d'admettre le consignataire de la coque d'un navire à faire en douane, sans l'assistance d'un courtier, les déclarations nécessaires à l'entrée et à la sortie de ce navire et notamment le dépôt du manifeste (1). »

(1) Cité par M. Aubry, *Op. cit.*, p. 101.

Cet avis est du 20 juillet 1886. Cinq semaines après, le 28 août, le ministre du commerce écrivait au ministre des finances et lui disait en substance que, désireux de faire trancher la question d'une manière définitive, il l'avait soumise au Conseil d'État : « J'ai l'honneur, ajoutait-il, de vous remettre incluse la copie de cette opinion que j'adopte en vous priant de donner aux agents des douanes des instructions pour son exécution. »

Le ministre des finances obéit, et, sur ses instructions, le directeur général des douanes fit paraître le 15 septembre 1886 une circulaire ordonnant aux agents des douanes d'agir conformément à l'avis du Conseil d'État.

Cette lettre du ministre du commerce et cette circulaire firent une sensation profonde tant en France qu'à l'étranger.

En Angleterre, lord Iddlesleigh, ministre des affaires étrangères, s'empessa de porter à la connaissance du monde maritime anglais la nouvelle interprétation de l'ordonnance de 1681 et envoya à l'Association des armateurs du nord de l'Angleterre la copie de la lettre du ministre du commerce. Les journaux anglais enregistrèrent cette décision comme une victoire remportée par les armateurs anglais sur les courtiers maritimes français.

En France, cette nouvelle interprétation émut tout le monde maritime et souleva de nombreuses protestations.

Le 24 septembre 1886, M. Convert, à la chambre de commerce du Havre, se livra à une attaque violente de ce qu'il appela une violation de la justice et du droit, et accusa le ministre du commerce de

modifier de sa propre autorité un régime établi et cela dans le seul but de faire acte de courtoisie envers un pays étranger. La chambre tout entière vota l'envoi d'une protestation au ministre et cet envoi eut lieu le 28 septembre (1).

La chambre de commerce de Dieppe fit de même le 19 octobre. Sa lettre, plus catégorique encore que celle de la chambre de commerce du Havre, faisait observer que l'interprétation du ministre supprimait en fait le privilège des courtiers maritimes, et allait, par suite, directement à l'encontre des intentions que le Parlement venait de manifester en repoussant le projet de traité franco-italien (2). Elle faisait observer également qu'un arrêt tout récent de la cour de cassation du 17 mars 1886 était hostile aux consignataires de la coque (3).

Ces protestations ne restèrent pas sans effet. Le ministre du commerce pria le ministre des finances de suspendre l'exécution de sa décision jusqu'à ce que le Conseil d'État se fut de nouveau prononcé. Sur l'ordre de son chef, le directeur général des douanes suspendit télégraphiquement l'exécution de sa circulaire du 15 septembre et confirma son télégramme par une lettre en date du 16 octobre.

(1) *Travaux de la chambre de commerce du Havre*, année 1886, p. 93.

(2) Nous en parlerons plus loin.

(3) *Travaux de la chambre de commerce de Dieppe*, année 1886, p. 140. — Dans cet arrêt (D. 86. 1. 193) la cour de cassation accordait le droit de faire la conduite à un commis succursaliste dont la personnalité se confondait avec celle de l'armateur et la refusait à tout mandataire général ou spécial dont la personnalité restait distincte de celle du mandant. Or le consignataire de la coque rentre dans cette dernière catégorie.

Le 4 novembre, le ministre du commerce priait les chambres de commerce de lui donner leur avis sur la matière. Celles-ci, à une grande majorité, se prononcèrent contre le consignataire de la coque et le régime du provisoire se perpétua.

Il y avait d'autant plus de raison à ce qu'il en fût ainsi que la doctrine et la jurisprudence penchèrent à partir de ce moment vers la théorie favorable aux courtiers maritimes. Nous avons déjà cité l'arrêt du 17 mars 1886. Citons encore le rapport fait par M. Féraud-Giraud à la chambre des requêtes le 22 octobre 1890 (1). « Celui, disait-il, que l'on désigne sous le nom vague de consignataire du navire n'est qu'un mandataire dans le port d'escale ou de destination. C'est un agent maritime, chargé par les armateurs, qui s'adressent à lui pour les représenter, de concourir avec le capitaine à la défense des intérêts qui leur sont temporairement confiés : c'est le gérant de la chose d'autrui en vertu des ordres qu'il reçoit et qui, dans cette gestion, ne peut accomplir les actes réservés à des mandataires institués par l'État. »

On pouvait croire en 1890 que tout était remis en question. L'arrêt de la chambre criminelle de la cour de cassation, en date du 9 mai 1890, reconnut expressément au consignataire de la coque le droit de faire les opérations de conduite (2). Dès le 22 octobre cependant, le rapporteur de la chambre des requêtes vint signaler cette opinion comme erronée.

(1) D. 91. 1. 215. — Voyez la note de M. Levillain, professeur à la Faculté de droit de Bordeaux, en faveur de cette interprétation.

(2) *Revue internationale du droit maritime*, VI 7. — D. 91. 1. 233.

La cour de cassation, dans ses derniers arrêts, est revenue à sa jurisprudence de 1886. Sur le rapport de M. le conseiller Durand et conformément aux conclusions de M. l'avocat général Desjardins, elle a, dans un arrêt en date du 25 février 1895, rejeté le pourvoi formé par M. Godet contre un arrêt de la cour de Bordeaux, rendu le 3 août 1892 en faveur de la compagnie des courtiers maritimes de Bordeaux (1), et elle a, à la même date, cassé, par un autre arrêt, un arrêt de la cour de Rouen, rendu le 16 novembre 1892 entre la compagnie des courtiers maritimes de Rouen et deux négociants de cette ville (2). Cette dernière affaire fut renvoyée devant la cour d'appel de Caen qui confirma la jurisprudence de la cour de cassation (3).

Ainsi donc, à l'heure actuelle, la chambre civile de la cour de cassation refuse au consignataire de la coque le droit d'agir et la chambre criminelle le lui accorde. Comme c'est la chambre civile qui a jugé en dernier lieu et comme son interprétation nous paraît être la suite naturelle de l'évolution qu'on remarque dans la jurisprudence de 1873 à 1886, nous estimons que c'est à elle qu'on doit se rallier et nous croyons que son arrêt fera, désormais, autorité.

Il nous semble, en effet, impossible de contester que le consignataire de la coque soit autre chose qu'un mandataire de l'armateur, dépourvu de tout intérêt personnel dans les opérations de conduite et, par suite, inhabile à faire ces opérations.

(1) D. 95. 1. 393.

(2) D, 95. 1. 393.

(3) *Revue internationale du droit maritime*, XI, 557.

Certains consignataires ont essayé de tourner la difficulté en se faisant consentir la consignation d'un navire par une charte-partie portant qu'ils accompliraient toutes les formalités de la conduite nécessaires tant à l'entrée qu'à l'expédition. De cette obligation contractée envers les armateurs, ils déduisent que, leur responsabilité étant ainsi engagée, ils acquièrent à la conservation du navire un intérêt personnel et direct les autorisant à opérer la conduite sans recourir au ministère des courtiers assermentés. Si spécieux qu'il soit, ce raisonnement est aisé à réfuter ; car ces consignataires auront beau faire, ils ne pourront jamais changer le caractère juridique de leur responsabilité à l'égard de l'armateur et par conséquent de leur intérêt dans l'opération. L'obligation par eux prise n'est pas autre, en effet, que celle de veiller aux intérêts d'un navire qui ne leur appartient pas, sur lequel ils n'ont et ne peuvent avoir d'autres droits que ceux que leur ont conférés les armateurs par délégation et dont ils sont responsables comme tout mandataire qui accepte une gestion.

S'ils commettent des fautes dans l'exécution de ce mandat, ils en sont évidemment responsables, et, à ce point de vue, il est exact de dire qu'ils ont un intérêt direct et personnel dans l'accomplissement correct des obligations qu'ils ont contractées à l'égard du navire, mais celui-ci n'en reste pas moins pour eux la chose d'autrui qu'ils ont simplement accepté de gérer (1).

(1) Grandmaison. *Op. cit.*, p 36.

SECTION III. — *Du principe d'indivisibilité
des fonctions des courtiers maritimes.*

Sous cette rubrique, nous rangeons deux questions dont la dernière surtout a soulevé de vives controverses. La première concerne la conduite du navire dans son ensemble : un courtier chargé de certaines formalités constitutives de cette conduite sans être chargé des autres a-t-il droit à la rétribution entière fixée par les tarifs, ou n'a-t-il droit qu'à une partie de cette rétribution proportionnelle aux services rendus (1)? La deuxième question concerne uniquement la traduction des pièces nécessaires à la conduite. Doit-elle être regardée comme une opération constitutive de la conduite ? En ce cas, en supposant admis le principe d'indivisibilité de la conduite, il faudrait obliger un capitaine à payer à un courtier qui n'a fait que traduire le manifeste, par exemple, le droit total fixé par les tarifs. Ou bien cette traduction doit-elle être regardée comme indépendante de la conduite ? Dans ce cas, il faut la tarifier par analogie avec les droits fixés par les tarifs pour la traduction de pièces en cas de contestation.

A la première de ces questions nous répondrons que la conduite d'un navire doit être considérée comme indivisible. L'article 2 de l'ordonnance du 14 novembre 1835 répartit les fonctions des courtiers

(1) Exemple : Le courtier maritime appelé à interpréter les réponses orales d'un ou de plusieurs hommes de l'équipage d'un navire arrivant dans un port français a-t-il droit aux honoraires entiers pour la conduite d'entrée ?

maritimes en quatre catégories et déclare que les tarifs devront fixer une rétribution pour chacune d'elles. Une circulaire de M. Thiers, ministre du commerce, en date du 1^{er} août 1833, est encore plus catégorique. Après avoir indiqué les diverses opérations qu'il faut comprendre sous le nom de conduite, elle ajoute : « Il convient d'allouer une indemnité unique pour l'ensemble des formalités constituant la conduite ».

La jurisprudence est en notre sens (1). Le jugement du tribunal de commerce de Rouen du 11 octobre 1882 est décisif à ce point de vue, en ce sens que, l'équité étant du côté du capitaine, il a fallu que les juges considérassent le principe de l'indivisibilité comme bien établi pour le proclamer et donner raison au courtier maritime (2). Le ministre du

(1) Rouen, 11 octobre 1882, *Jurisprudence commerciale et maritime de Marseille*, 82. 2. 228. — Bordeaux, 8 mars 1883, *Recueil du Havre*, 85. 2. 131. — Dunkerque, 3 février 1885, *ibidem*, 85. 2. 11. — Douai, 8 juin 1885, *Revue intern. du droit maritime*, I, 356. — Rouen, 8 juillet 1885, *Recueil du Havre*, 85. 2. 183. — Le Havre, 6 avril 1886, *Revue intern. du droit maritime*, II, 29. Cassation, 2 mai 1887, *ibidem*, III, 17. D. 87.1.300.

(2) Dans cette affaire, le capitaine D., sachant le français, avait traduit lui-même différentes pièces constatant la nature de son chargement et l'ensemble de ses provisions de bord ; il présentait, d'autre part, un extrait de son livre de bord écrit en français. Le contrôleur des douanes refusa néanmoins d'admettre son navire en douane, à moins qu'il ne recourut à un courtier. Le capitaine déclara que cette exigence venait un peu tard et que, s'il l'avait sue, il n'aurait pas perdu son temps à traduire des pièces. L'inspecteur des douanes, consulté, lui promit d'admettre son navire en douane s'il le mettait à même d'interroger trois matelots parlant français. Il les interrogea quelque temps et remit la suite de l'interrogatoire au surlendemain lundi. Il reprit ce jour-là l'interrogatoire, mais demanda

commerce lui-même considère la question comme hors de toute contestation et nous n'en prendrons pour preuve que la correspondance échangée en 1895 entre M. Lebon, ministre du commerce, et M. Deglatigny, négociant à Rouen. Ce dernier ayant demandé qu'à la sortie du navire sur lest on tarifât à part le dépôt du manifeste à la douane, dépôt constituant une des opérations de conduite pour laquelle les courtiers de Rouen sont autorisés à percevoir 0 fr. 125 par tonneau de jauge, le ministre répondit le 16 avril 1895 : « Il ne m'est pas possible d'accueillir cette proposition. Aux termes des règlements en vigueur, la conduite est indivisible et le fait par un courtier d'avoir procédé à l'une ou l'autre des formalités dont elle se compose entraîne la perception à son profit de l'intégralité des droits de conduite (1). »

La deuxième question a été l'objet de polémiques beaucoup plus vives, non sans raison du reste. Décider que la traduction du manifeste, par exemple, fait partie des opérations de conduite, c'est décider que les capitaines paieront pour elle autant que s'ils avaient chargé un courtier de faire toute la conduite, et, comme il arrivera très souvent que les capitaines, tout en sachant suffisamment le français pour s'exprimer oralement, ne le sauront pas assez pour l'écrire, le droit qu'ils ont de faire leurs opérations eux-mêmes disparaîtra dans bien des cas.

à ce qu'on lui présentât trois autres matelots parlant français, sous prétexte qu'il ne se trouvait pas suffisamment renseigné. Le capitaine fut dans l'impossibilité de satisfaire à cette exigence et dut recourir à un courtier qui lui réclama l'intégralité du droit de conduite.

(1) Deglatigny. *Op. cit.*, p. 22.

La jurisprudence se prononce en faveur de l'opinion inverse. Elle permet aux capitaines de donner tous leurs documents à traduire aux courtiers maritimes sans permettre à ceux-ci de refuser de faire cette traduction, ni d'exiger des honoraires supérieurs à ceux fixés par le tarif pour la traduction de pièces en cas de contestation prévue par l'article 80 du code de commerce.

Cette jurisprudence a suscité les plaintes des courtiers maritimes et ces plaintes sont parvenues jusqu'au ministre du commerce. Ce dernier étudia la question et trouva, en définitive, les réclamations des courtiers parfaitement justifiées : « Déclarer, dit-il, que la traduction écrite est distincte de la conduite proprement dite, et que par suite un courtier peut se trouver chargé de la première, alors qu'on n'a pas recours à son ministère pour effectuer la seconde, est une doctrine aussi contraire à la lettre qu'à l'esprit de l'ordonnance de 1835 ».

Désireux de faire respecter les droits des courtiers, il songea à fixer la législation sur ce point en obtenant du Président de la République qu'il usât des pouvoirs que lui confère l'article 11 de la loi du 28 ventôse an IX et qu'il modifiât par décret le paragraphe 1 de l'article 2 de l'ordonnance du 14 novembre 1835. Ce paragraphe aurait, dès lors, été ainsi rédigé : « La conduite du navire, qui comprend l'accomplissement des formalités et obligations à remplir auprès du tribunal de commerce, de la douane et des autres administrations publiques, l'adresse et le dépôt, et, *lorsqu'il y a lieu, la traduction du manifeste et autres papiers de bord, destinés à être produits en douane*, ainsi que l'assistance à prêter aux capitaines et équipages suivant l'usage des lieux ».

Avant d'agir cependant, il voulut obtenir l'avis des diverses chambres de commerce et leur adressa une lettre dans laquelle il exposait ses intentions (1). A la presque unanimité, les chambres de commerce émirent un avis favorable à la modification proposée (2).

Le Conseil d'État fit échouer la réforme. Dans sa séance du 17 mars 1891, il décida que l'ordonnance du 14 novembre 1835 ne pouvait être modifiée que par la volonté des Chambres. Rien donc ne fut changé

(1) Voyez le texte de cette lettre dans les *Travaux de la chambre de commerce de Nantes*, année 1890, p. 10.

(2) Voyez les avis donnés par la chambre de commerce de Nantes (*Travaux de la chambre de commerce de Nantes*, 1890, p. 10), par la chambre de commerce de Cherbourg (*Travaux...*, 1890, p. 24), par la chambre de commerce de Dunkerque (*Travaux...*, 1890, p. 147), par la chambre de commerce de Bordeaux (*Travaux...*, 1890, p. 300), par la chambre de commerce du Havre (*Travaux...*, 1890, p. 58).

Une seule chambre se déclara hostile à la modification projetée. Ce fut celle de Marseille qui adressa au ministre, le 29 avril 1890, une lettre où on lisait : « Notre chambre, Monsieur le Ministre, approuve entièrement la doctrine de la cour de cassation et repousse avec d'autant plus d'énergie les termes de la proposition que vous voulez bien soumettre à son examen, qu'elle a déjà à plusieurs reprises demandé la suppression du monopole des courtiers maritimes dont les tarifs surannés et si peu en harmonie avec les exigences actuelles de la navigation ne peuvent plus être appliqués et donnent lieu à des abus qui nuisent considérablement à notre mouvement maritime en éloignant de nos ports bon nombre de navires étrangers dont les capitaines sont parfois victimes des agissements de certains courtiers maritimes (*Travaux de la chambre de commerce de Marseille*, 1890, p. 12).

D'après un négociant de Rouen, l'avis favorable de la chambre de commerce de cette ville aurait été le résultat de manœuvres intéressées. Voyez Deglatigny. *Notes sur le courtage maritime*, p. 65.

et les courtiers maritimes durent se conformer aux décisions de la cour suprême.

Examinons maintenant la question en droit.

Sous l'empire de l'unique ordonnance de 1681, la question était facile à résoudre, ou plutôt elle ne se posait pas. Il y avait en principe des interprètes et des conducteurs de navires, et, aux premiers, il appartenait de servir d'interprètes entre les capitaines et gens de mer et les diverses administrations et de traduire tous les actes dont la traduction était nécessaire. On rétribuait donc l'interprète pour ses services de truchement ou de traducteur et le courtier conducteur pour ses services de conduite. Peu à peu, on prit l'habitude de réunir les deux fonctions et, dès lors, il y eut des courtiers interprètes et conducteurs de navires. La rétribution qu'ils percevaient était donc composée de deux parties ; l'une leur revenait en qualité d'interprètes et de traducteurs, l'autre en qualité de conducteurs. Ceci, personne ne le conteste, même ceux qui défendent la solution favorable aux courtiers maritimes.

Mais le code de commerce et surtout l'ordonnance de 1835 sont venus rendre la question moins claire.

L'article 80 du code de commerce dit :

« Les courtiers interprètes et conducteurs de navires font le courtage des affrètements ; ils ont, en outre, seuls le droit de traduire, en cas de contestations portées devant les tribunaux, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats, et tous actes de commerce dont la traduction serait nécessaire ; enfin, de constater le cours du fret ou du nolis.

Dans les affaires contentieuses de commerce, et pour le service des douanes, ils serviront seuls de

truchement à tous étrangers, maîtres de navire, marchands, équipages de vaisseau et autres personnes de mer ».

L'article 2 de l'ordonnance de 1835 porte :

« Les tarifs de ces droits.... distingueront les rétributions affectées aux différents services dont les courtiers peuvent être requis, savoir :

1° La conduite du navire, qui comprend l'accomplissement des formalités et obligations à remplir auprès du tribunal de commerce et de la douane et des autres administrations publiques, et l'assistance à prêter aux capitaines et équipages suivant l'usage des lieux.

2° L'affrètement ou le fret procuré.

3° La vente des bâtiments.

4° La traduction des documents écrits en langue étrangère en cas de contestation prévue par l'article 80 du code de commerce ».

Prenons d'abord l'article 80 du code de commerce ; il est clair qu'il ne prévoit plus que l'existence de personnes à la fois interprètes et conducteurs de navire, ces deux qualités étant inséparables (1).

Dans lequel des deux alinéas faut-il faire entrer les traductions de documents réclamées par la douane, par exemple ? La réponse est facile : l'alinéa 1 prévoit les traductions en cas de contestations portées devant les tribunaux ; s'il avait voulu viser les traductions dont nous parlons, il aurait sûrement

(1) En ce sens que nul ne peut être interprète s'il n'est conducteur de navires. — La réciproque n'est pas vraie.

supprimé ces mots : *en cas de contestations portées devant les tribunaux*. L'alinéa 2 prévoit les fonctions de truchement dans les affaires contentieuses de commerce et pour le service des douanes. A vrai dire, *truchement* désigne simplement la personne qui traduit oralement les dires d'une autre, mais ne peut-on pas entendre par là aussi la personne qui traduit une pièce écrite ? Il nous semble, non seulement que ce n'est pas impossible, mais encore que c'est la seule interprétation acceptable puisque l'alinéa 1 ne prévoit pas la traduction de ces pièces.

Si nous prenons maintenant l'article 2 de l'ordonnance de 1835, nous voyons que les alinéas 4 et 2 reproduisent avec des modifications insignifiantes l'alinéa 1 de l'article 80 du code de commerce, sauf la disposition relative à la constatation du cours du fret, dont l'ordonnance de 1835 n'a pas à parler, puisqu'elle ne s'occupe que des fonctions rémunérées des courtiers maritimes ; l'alinéa 3 prévoit un cas non envisagé par l'article 80. Restent donc, d'une part, l'alinéa 1 de l'article 2 de l'ordonnance et l'alinéa 2 de l'article 80 du code. Or, l'ordonnance ne fait qu'interpréter le code ; l'alinéa 1 de l'ordonnance doit donc contenir l'équivalent de l'alinéa 2 du code de commerce et, par suite, l'alinéa 1, en disant que les courtiers maritimes ont le privilège de faire la conduite d'un navire, veut dire qu'ils ont le privilège de servir de truchement aux capitaines étrangers et de traducteurs pour mettre en français celles de leurs pièces qui sont rédigées en langue étrangère.

Tout ceci était logique, et l'ordonnance de 1835 n'ajoutait, ni ne changeait rien au code, pas plus que celui-ci n'avait ajouté ou changé à l'ordonnance

de 1681. Mais l'ordonnance de 1835 s'est trompée lorsqu'elle a déclaré que la rétribution serait distincte pour les différents services prévus dans les quatre alinéas de l'article 2. Cette erreur était inévitable. Le code avait pu cataloguer les attributions des courtiers maritimes autrement que ne le faisait l'ordonnance de 1681, parce qu'il ne prévoyait pas de système de rétribution. Les rédacteurs de l'ordonnance au contraire n'ont pas vu qu'ils désignaient sous le nom de conduite deux séries de services distincts : la conduite proprement dite et les fonctions d'interprète oral ou de traducteur de documents écrits.

Et voilà pourquoi ceux qui soutiennent la thèse restrictive du droit des courtiers maritimes soutiennent une bonne cause, mais sont obligés de la soutenir avec de mauvais arguments.

Ils déclarent que la traduction des pièces exigées par la douane doit être assimilée à la traduction des documents en cas de contestations prévues par l'article 80 du code de commerce. Mais, pour un esprit impartial et ignorant la pratique antérieure, cette explication ne résiste pas un seul instant à la discussion. Il est difficile de soutenir que l'alinéa 4 n'est qu'énonciatif. Si le rédacteur de l'ordonnance l'avait voulu ainsi, il aurait simplement dit : 4° La traduction de documents écrits en langue étrangère.

Sentant la faiblesse de leur argumentation, les adversaires des courtiers maritimes allèguent la pratique antérieurement suivie ; les précédents historiques, disent-ils, établissent nettement que la traduction écrite est absolument distincte de la conduite en douane ; à l'origine, les fonctions de

conducteur et celles d'interprète étaient confiées à des officiers publics différents ; et nous avons vu que ce n'est que par suite d'une habitude prise de réunir par une clause expresse dans les lettres de nomination ces deux catégories de fonctions sur la tête des mêmes individus qu'elles ont été confondues : le législateur en consacrant cet usage n'a pas pu avoir l'intention d'établir entre ces deux sortes d'attributions un lien d'indivisibilité qui n'a jamais existé.

Ce raisonnement est très logique, mais se heurte à l'objection tirée de ce que l'ordonnance a modifié le système de perception des droits tel qu'il fonctionnait sous l'ancienne législation.

Nos adversaires alors raisonnent *ab absurdo* : « Attendu, dit un jugement du tribunal de commerce du Havre, que si on pouvait accorder créance un instant à la prétention de Merville, on arriverait à ces résultats inadmissibles : que le capitaine d'un navire français arrivant en France ne pourrait conduire lui-même son navire en douane, si cette administration exigeait la traduction officielle d'une des pièces du bord qui se trouverait écrite en langue étrangère ; qu'un capitaine anglais ne parlant pas français, et qui aurait pris pour conducteur un courtier interprétant sa langue, serait forcé d'en prendre un second s'il se présentait à traduire une des pièces du bord écrite en langue étrangère ; qu'enfin, comme dans l'espèce, un capitaine anglais parlant et écrivant le français, capable par conséquent de pouvoir conduire son navire lui-même en douane, serait obligé de rémunérer un intermédiaire dont il n'a nul besoin ; attendu que de pareilles conséquences sont tellement contraires à la raison et à

l'équité qu'il doit suffire de les signaler pour faire repousser la solution invoquée par Merville (1)... ».

Nous sommes d'accord sur tous ces points avec les juges du Havre, mais nous ferons simplement observer qu'il ne s'agit ici, ni de raison, ni d'équité, mais du droit.

Résumons-nous. D'après l'esprit de l'ordonnance de 1681 et d'après sa lettre, un capitaine étranger faisant les opérations de conduite lui-même et faisant traduire une pièce quelconque pour une administration ne doit payer que les frais de traduction. D'après la lettre de l'ordonnance de 1835, il devrait, en pareil cas, payer les droits de conduite dans leur intégralité. Mais l'esprit de cette ordonnance est que rien ne soit changé à la pratique antérieure.

La jurisprudence est donc dans l'erreur quand elle permet à un capitaine d'exiger d'un courtier la traduction de pièces au tarif employé au cas de contestations (2) en s'appuyant sur la lettre de l'ordonnance de 1835. Mais, comme elle est conforme à l'esprit de cette ordonnance et à l'esprit et à la lettre de l'ordonnance de 1681, nous estimons qu'il n'y a pas lieu de s'insurger contre elle. Bien plus, nous estimons que, si elle jugeait différemment et se conformait au texte de l'ordonnance de 1835, il faudrait solliciter du Parlement la mise en conformité de ce texte avec celui de 1681.

(1) Le Havre, 4 août 1876, *Jurisprudence commerciale et maritime de Marseille*, 1877, II, 67.

(2) Nombreuses décisions. — Citons, cass. civ., 14 août 1877, D. 78. 1, 9. — Cass. civ., 24 février 1880, D. 81. 1, 65. — Cass. req., 2 mai 1887, D. 87.1, 300.

Remarquons, d'autre part, que, si une jurisprudence unanime dénie aux courtiers le droit de refuser de traduire des pièces au tarif prévu pour la traduction de pièces en cas de contestations, elle n'en refuse pas moins aux capitaines le droit de s'adresser à des traducteurs autres que les courtiers.

Il est assez facile à un capitaine parlant français de tourner la loi sur ce point : il n'a qu'à faire traduire ses pièces par un traducteur quelconque, les signer et les prétendre traduites par lui ; la preuve contraire ne pourra être que rarement faite (1). Au cas où c'est le consignataire unique de la cargaison qui fait la conduite, il est obligé de s'adresser à un courtier maritime pour traduire les pièces nécessaires parce qu'il n'a pas le droit de les traduire lui-même (2). Remarquons à ce propos qu'il ne suffit pas d'être courtier d'assurances maritimes pour faire cette traduction ; il faut être courtier interprète et conducteur de navires (3).

Parmi ces derniers, il n'y a que ceux qui sont commissionnés pour la langue dans laquelle sont rédigées les pièces à traduire qui peuvent faire cette traduction (4).

Dans le cas où il n'y a aucun courtier maritime qui sache la langue dans laquelle sont rédigées les pièces, le capitaine ou le consignataire unique de la cargaison reprennent leur liberté (5).

(1) Voyez à ce sujet Desjardins, *op. cit.*, II, n° 576.

(2) Fécamp, 9 avril 1886, *Revue internationale du droit maritime*, II, 163.

(3) Aix, 25 février 1847, *Jurisprudence commerciale et maritime de Marseille*, 1847, I, 205.

(4) Cassation, 12 janvier 1842, D. 42. 1. 62.

(5) Arrêt précité.

SECTION IV. — *Du courtage illicite.*

Tout individu qui, sans être courtier maritime, en exerce les fonctions, commet un acte de courtage illicite qui relève du tribunal correctionnel. La peine, d'après l'article 8 de la loi du 28 ventôse an IX, ne peut être supérieure au sixième du cautionnement des courtiers, ni inférieure au douzième.

Faut-il calculer cette peine d'après le montant du cautionnement habituel des courtiers en l'an IX, ou d'après le montant du cautionnement au moment de la contravention ? Adopter cette dernière opinion, c'est permettre aux tribunaux de frapper plus durement les courtiers marrons.

La cour de cassation, dans un arrêt du 19 janvier 1860 (1) a déclaré que, les fonctions de courtier ayant pris plus d'importance, le courtier marron se rend coupable d'une faute plus grave, et que, par suite, il doit être frappé plus durement. Elle admet en conséquence que la peine doit être calculée d'après le cautionnement au moment du délit. Elle a persisté dans son opinion, dans un arrêt plus récent (2).

Malgré la faveur dont jouit cette interprétation de la loi auprès de divers auteurs (3), il nous paraît difficile de l'accepter. « La loi du 28 ventôse an IX, dit M. Mollot, qui prononce l'amende comme peine,

(1) D. 60. 1. 40.

(2) Cassation, 6 novembre 1886, *Revue intern. du droit maritime*, II, 396. D. 87.1.511.

(3) Ruben de Couder. *Op. cit.*, v. Agent de change, n° 113. — Caumont. *Op. cit.*, v. Courtier, n° 100. — Thibault. *Op. cit.*, p. 199.

ayant adopté comme base de son maximum et de son minimum la somme qu'elle fixait elle-même pour le cautionnement des agents de change et courtiers, on ne saurait arbitrer cette amende que d'après la quotité d'alors. Prendre pour point de départ le cautionnement habituel qui est plus que doublé pour quelques-uns de ces officiers publics, ce serait aggraver la peine contrairement à une autre règle du droit qui ne permet pas d'induire d'une disposition civile, même postérieure, l'aggravation d'une disposition pénale (1) ». Ce raisonnement nous paraît irréfutable.

L'article 8 de la loi du 28 ventôse an IX est également applicable aux courtiers en titre qui ont servi de prête-nom aux auteurs principaux (2).

A côté de l'action pénale, qui est poursuivie et jugée d'après l'arrêté du 27 prairial an X sur les agents de change par les tribunaux correctionnels ou par les chambres de discipline, le syndicat des courtiers a-t-il une action civile en dommages-intérêts ? Il nous semble difficile de ne pas le reconnaître. Sans doute, un courtier, en particulier, ne peut pas poursuivre une action en son nom personnel, puisqu'il ne peut pas prouver un préjudice personnel, et encore faisons-nous des restrictions pour le cas où ce courtier est seul à interpréter la langue de la nation à laquelle appartient le capitaine qui a accepté les offices du courtier marron. Mais il nous semble hors de doute que le syndicat peut poursuivre la répara-

(1) Mollot. *Op. cit.*, n° 15. — Dans le même sens, Godet. *Op. cit.*, p. 44. — Lyon Caen et Renault. *Op. cit.*, IV, p. 703.

(2) Cassation, 11 sept. 1847, D 47. 1. 304.

tion du préjudice causé puisqu'il a été lésé dans la personne de celui de ses membres à qui le capitaine se serait adressé. Ajoutons que les tribunaux de commerce sont compétents pour connaître de cette action (1).

Remarquons enfin, que nul ne peut exciper de sa bonne foi pour éviter d'être poursuivi pour courtage clandestin. La cour de Douai a rendu autrefois un arrêt acquittant certaines personnes prévenues de courtage clandestin par ce motif que la loi du 28 ventôse an IX et l'arrêté du 27 prairial an X n'avaient jamais été mis en vigueur dans la ville où elles demeuraient (2), mais cet arrêt nous paraît être une violation du principe que nul n'est censé ignorer la loi.

(1) En ce sens, Fécamp, 9 avril 1886, *Revue internat. du droit maritime*, II, 163.

(2) Douai, 12 sept. 1829, D. 30. 2. 95.

CHAPITRE III

LA CONTRE-PARTIE DU PRIVILÈGE

La loi donne aux courtiers maritimes un privilège dont nous venons de déterminer l'étendue au chapitre précédent, mais, par contre, elle leur impose certaines obligations, dont la plus importante est d'indemniser les parties des dommages qu'ils ont pu leur causer par une mauvaise exécution de leur mandat. Ils doivent, en second lieu, s'abstenir de certains actes que la loi déclare incompatibles avec la dignité d'officiers ministériels dont ils sont revêtus. Enfin, ils ne peuvent fixer à l'amiable le prix de leurs services et sont obligés de se conformer à des tarifs établis par décrets pour chaque port.

SECTION I. — *Obligations des courtiers maritimes.*

La loi donne aux courtiers maritimes un privilège pour tout ce qui touche à leur profession, mais, par réciprocité, elle leur impose certaines obligations.

Ils doivent prêter leur ministère à tous ceux qui les en requièrent, sauf dans le cas où la personne qui sollicite leur concours est en état de faillite (1). De ce principe, on tire cette conséquence que l'engagement pris par les courtiers d'une place de refuser leur ministère les dimanches et jours fériés est nul

(1) Par argument de l'arrêté du 27 prairial an X, art. 18.

comme illicite (1). Est également nul l'engagement pris par certains courtiers moyennant des dédommagements pécuniaires de s'abstenir de certains actes qui font partie de leurs fonctions (2).

Ils doivent, en vertu de l'article 84 du code de commerce, avoir un livre revêtu des formes prescrites par l'article 11. Ils sont tenus de consigner dans ce livre, jour par jour et par ordre de date, sans ratures, interlignes ni transpositions et sans abréviations ni chiffres, toutes les opérations faites par leur intermédiaire.

A la différence des agents de change, ils ne sont pas tenus de garder secrets les noms des parties puisque leur rôle est au contraire de les rapprocher.

Les courtiers maritimes étant intermédiaires, l'exécution des engagements qu'ils font contracter aux parties ne peut jamais donner contre eux une action quelconque. Il en est ainsi tant qu'ils se renferment dans leur rôle de courtiers. S'ils consentent à garantir l'exécution des engagements dans lesquels ils s'entremettent, ils en deviennent responsables.

En dehors de ce cas, ils ne répondent que de leurs fautes ; tel est le principe général, dont on peut relever de nombreuses applications.

Le courtier maritime qui se charge de procurer l'affrètement d'un navire est responsable de la bonne exécution de ce mandat dont il s'est chargé volon-

(1) Rouen, 23 février 1842, *Jurisp. commerciale et maritime de Marseille*, 1842, II, 99. — Le Havre, 4 août 1876, *Recueil du Havre*, 76, 1.250. — Rouen, 8 février 1882, *ibidem*, 82. 2. 91. — Honfleur, 21 novembre 1882, *ibidem*, 82.2.268.

(2) Cassation, 15 décembre 1845, *Jurisp. commerciale et maritime de Marseille*, 1846, 2.38.

tairement (1). Le courtier qui affrète un navire pour une personne, sans en avoir reçu un mandat régulier, est responsable vis-à-vis de l'armateur et doit lui payer la moitié du montant du fret (2). Si le mandat était régulier, le courtier ne pourrait être déclaré responsable de la rupture du voyage puisqu'il n'aurait commis aucune faute personnelle, et cela, quelles que fussent les causes qui auraient empêché l'affrètement (3).

Le courtier maritime qui traite inconsidérément avec un homme notoirement insolvable, alors qu'il aurait facilement pu se renseigner sur sa situation pécuniaire, engage sa responsabilité vis-à-vis du client qu'il a fait contracter (4).

Le courtier n'est pas responsable vis-à-vis des chargeurs si le capitaine a fait ajouter sur le connaissement, qu'il détient après coup et à l'insu de ces derniers, qu'il est autorisé à placer les marchandises sur le pont (5). Il serait, au contraire, responsable, si, agissant faussement en mandataire autorisé des armateurs, il avait concédé la pontée aux affréteurs (6).

Il est responsable vis-à-vis des affréteurs des renseignements inexacts qu'il leur a fournis sur l'époque à laquelle le navire serait mis à leur

(1) Nantes, 28 août 1885, *Revue intern. du droit maritime* II, 172.

(2) Rouen, 9 janvier 1891, *ibidem*, VI, 546.

(3) Nantes, 18 mai 1889, *ibidem*, V, 648.

(4) Poitiers, 19 mars 1863, D. 63. 2. 214.

(5) Marseille, 18 janvier 1895, *Revue intern. du droit maritime*, X, 617.

(6) Douai, 17 juillet 1890, *ibidem*, VI, 136.

disposition (1). Il n'est pas responsable s'il a indiqué que le premier navire qui arriverait serait à leur disposition lorsque l'armateur, ayant ratifié même tacitement cet accord, n'exécute pas son engagement. Dans ce cas, en effet, on ne peut relever aucune faute à l'encontre du courtier (2).

Si le courtier a rédigé les connaissements et s'il a oublié d'indiquer sur le connaissement-chef la mention : *fret payé d'avance* que portent les autres connaissements, le chargeur qui les a signés sans les lire ne peut lui réclamer de dommages-intérêts (3).

Les courtiers maritimes sont responsables des irrégularités qui se trouvent dans les manifestes qu'ils ont rédigés, soit au regard de la loi française, soit même au regard d'une loi étrangère (4). La jurisprudence autrefois était dans le sens contraire (5).

Le courtier auquel le capitaine a remis différentes pièces pour les traduire doit faire cette traduction sans retard. Toute mauvaise volonté dans l'acquittement de cette obligation l'expose à avoir à indemniser le capitaine du montant des surestaries qu'il aura payées. On a même jugé que le fait par un courtier maritime de commencer par traduire de longs documents, inutiles pour la mise en douane, et de laisser pour le jour suivant la traduction de de deux pièces très courtes, le manifeste et le livre

(1) Nantes, 6 février 1901, *ibidem*, XVI, p. 114.

(2) Marseille, 4 juin 1895, *ibidem*, XI, 96.

(3) Rennes, 4 juin 1903, *ibidem*, XVIII, 837.

(4) Bordeaux, 28 novembre 1876, D. 78. 2. 124.

(5) Marseille, 20 mai 1833, *Jurisprudence commerciale et maritime de Marseille*, 34. 1. 45. — Marseille, 3 mars 1837, *ibidem*, 37. 1. 330.

de bord, indispensables pour la mise en douane, le rendait responsable du jour de starie qu'a dû payer le capitaine (1).

Il en est de même dans le cas où le courtier a causé du retard en mettant obstacle à l'effet que devait produire un acte auprès de l'administration des douanes par l'addition à cet acte d'une note que ne comporte pas sa qualité de traducteur (2).

Les courtiers sont responsables des pièces qu'on leur a remises, alors même que la remise n'aurait pas été effectuée en leurs mains propres, mais seulement dans celles de leurs préposés (3).

D'après un arrêt de la cour de Bordeaux, les devoirs et la responsabilité des courtiers maritimes cessent dès l'instant où le navire lève l'ancre, et l'on doit entendre cette décision en ce sens que les fonctions des courtiers et la responsabilité qui en découlent cessent au départ du navire, mais que leur responsabilité subsiste pour toute faute commise pendant le séjour à terre et que cette responsabilité ne saurait être prescrite que comme toute autre action (4).

De même que le courtage des affrètements ou que

(1) Rouen, 15 février 1882, *ibidem*, 1882. 2. 210,

(2) *Ibidem*. — Dans l'espèce qui a fait l'objet de cette décision, le courtier avait écrit en marge d'une traduction du livre de bord : Le livre officiel du bord ne m'ayant pas été présenté et cette traduction ayant été faite sur une simple note remise, il m'est impossible de garantir l'exactitude de l'original ». En raison de cette note, l'administration des douanes réclama la traduction entière du livre de bord pour le dernier voyage, ce qui occasionna un retard.

(3) Bordeaux, 25 janvier 1841, D. 41. 2. 128.

(4) Bordeaux, 2 juin 1829, S. 1829. 2. 267.

la conduite du navire, la vente du navire peut devenir une source de responsabilités pour le courtier négligent. Tout courtier qui est chargé de passer un acte de vente de navire doit attirer l'attention des parties sur les conséquences que peuvent avoir les clauses insérées dans l'acte. C'est ainsi que, si l'acte contient que la vente est faite au comptant et que le courtier néglige d'attirer l'attention de l'acheteur sur ce point, il est responsable envers ce dernier du préjudice causé par la réalisation de ces risques (1). On a jugé de même qu'il y avait faute de la part d'un courtier qui a procédé à la vente aux enchères d'un navire à la suite d'une folle enchère, si, après avoir oublié d'indiquer dans les annonces insérées dans les journaux que la vente aurait lieu, soit au-dessus, soit au-dessous de la mise à prix indiquée, il a cependant réduit la mise à prix et adjugé le navire à un prix inférieur à celui de la folle enchère. Si, par suite de cette omission, le poursuivant n'a pu réclamer au fol-enchérisseur la différence entre les deux enchères et a dû payer cette différence au débiteur exproprié, il aura une action en indemnité contre le courtier maritime (2).

(1) Marseille, 23 juin 1862, *Jurisprudence commerciale et maritime de Marseille*, 1862. 1. 192.

(2) Marseille, 30 août 1867, *Jurisp. commerciale et maritime de Marseille*, 1867. 1. 291. — Aix, 8 février 1868, *ibidem*, 1868. 1. 319.

SECTION II. — *Des actes interdits aux courtiers maritimes.*

D'après l'article 85 du code de commerce, ils ne peuvent faire aucune opération de commerce ou de banque pour leur compte. Ils ne peuvent s'intéresser directement ni indirectement, sous leurs noms ou sous des noms supposés, dans aucune entreprise commerciale (1). La raison de cette prohibition a été fort bien vue par Jousse, lorsqu'il disait dans son Commentaire sur l'ordonnance de 1673, titre II, article II, note 2 : « Si les courtiers pouvaient faire eux-mêmes le commerce, il leur serait facile d'abuser de la confiance des personnes qui les emploient et de prendre pour eux le marché qu'ils auraient fait pour un autre ».

De ces principes découle cette première conséquence que les courtiers ne peuvent souscrire des actions dans une société de banque ou en commandite, défense qu'édicte expressément l'arrêté du 27 prairial an X, art. 10, en ces termes : « Ne pourront avoir entre eux ni avec qui que ce soit aucune société de banque ou en commandite ». A notre avis, toutefois, un courtier pourrait acheter des valeurs mobilières lorsqu'il s'agirait d'un simple placement. La loi, en effet, n'a voulu prohiber que

(1) Les articles 85 et 86 du code de commerce faisaient encore prohibition aux courtiers privilégiés de recevoir ou de payer pour le compte de leurs commettants et de se rendre garants de l'exécution des marchés dans lesquels ils s'entremettaient. La loi du 28 mars 1885 a abrogé ces deux dispositions.

les opérations de spéculation. Les tribunaux apprécieront en cas de difficulté (1).

On avait pensé un certain moment à abroger l'article 10 de l'arrêté du 27 prairial an X. Le ministre du commerce avait consulté à ce sujet les tribunaux de commerce. On lui fit observer qu'il importait beaucoup moins d'abroger l'article 10, ce qui devait permettre aux courtiers maritimes d'avoir des associés en nom collectif ou même des co-titulaires, que de leur étendre la loi du 2 juillet 1862. « En agissant ainsi, écrivait le président du tribunal de commerce de Nantes, la délégation de la puissance publique serait en réalité maintenue entre les mains de la seule personne qui en est investie, le titulaire, et par ailleurs une satisfaction serait accordée aux pétitionnaires en leur permettant de s'adjoindre des bailleurs de fonds responsables seulement jusqu'à concurrence des capitaux par eux engagés (2) ». Malgré les avantages qu'elle présentait, la proposition n'eut pas de suite. Un courtier maritime ne peut donc céder à quelqu'un un intérêt dans sa charge pas plus qu'il ne peut lui-même prendre un intérêt dans une autre charge ou dans une société de banque ou en commandite (3).

Les actes faits par les courtiers en contravention de l'article 85 sont punis des peines portées à l'ar-

(1) En ce sens, Godet. *Op. cit.*, p. 93. — Capelle. *Op. cit.*, p. 34. — Vincens. *Op. cit.*, 1, p. 588.

(2) *Lettre du président du tribunal de commerce de Nantes, au nom du tribunal, à Monsieur le Président du conseil, ministre du commerce, de l'industrie et des colonies*, du 14 mai 1889.

(3) En fait, les courtiers maritimes ont quelquefois des associés intéressés dans leurs charges. De l'aveu même de l'auteur

ticle 87 : la destitution, l'amende prononcée par le tribunal de police correctionnelle et qui ne peut être supérieure à 3,000 francs, les dommages-intérêts, s'il y a lieu (1). En cas de faillite, d'autre part, le courtier est poursuivi comme banqueroutier.

Le courtier maritime en faillite doit-il être nécessairement déclaré banqueroutier ou n'est-ce qu'une simple faculté pour le tribunal ? Certains ont prétendu que l'article 89 portant simplement que le courtier en faillite serait *poursuivi* comme banqueroutier, il ne devait être déclaré banqueroutier que dans le cas où tout autre commerçant le serait (2). Mais alors à quoi servirait l'article 89 ? Remarquons, d'autre part, que l'article 404 du code pénal porte : « Les courtiers, qui auront fait faillite, seront punis de la peine des travaux forcés à temps (3) ».

Enfin, signalons deux autres prohibitions qui atteignent les courtiers maritimes. En vertu de l'ordonnance de 1681, livre I, titre VII, article 11, ils ne peuvent, sous peine de trente francs d'amende, aller au-devant des vaisseaux, soit dans les rades, soit dans les canaux et rivières, pour faire leurs offres de services aux capitaines et marchands. Cet article subsiste encore dans toute sa force. Un courtier

de la lettre précitée, un grand nombre de titulaires ne sont propriétaires que du tiers ou du quart de leurs charges. — Sur la nullité d'ordre public d'une cession de part dans un office de courtier maritime, voyez Rennes, 2 mars 1911, *Rec. Nantes*, 1911. 1. 135.

(1) Il faut remarquer que ces actes sont punissables mais qu'ils ne sont pas nuls.

(2) Mollot. *Op. cit.*, n° 624.

(3) En ce sens, Godet. *Op. cit.*, p. 98. — Capelle. *Op. cit.*, p. 30. — Thibault. *Op. cit.*, p. 45.

n'a donc pas le droit de se rendre à bord d'un navire qui n'est pas encore amarré. Au cas, toutefois, où il s'y rendrait, sur convocation expresse du capitaine, il nous paraît difficile de le croire en faute, car l'ordonnance de 1681 reste respectée, sinon dans sa lettre, du moins dans son esprit (1).

L'article 27 du titre III, du livre III de l'ordonnance de 1681 interdit aussi aux courtiers comme à toute autre personne de sous-fréter les navires à plus haut prix que celui porté par le premier contrat, à peine de cent livres d'amende et plus grande punition s'il y échet. Ainsi qu'on l'a fait remarquer, cette disposition ne doit pas s'entendre d'un affrètement que le courtier ferait pour lui-même, puisque tout commerce lui est interdit, mais d'un affrètement pour autrui et de la complicité dans un acte illicite (2). La loi a voulu empêcher le monopole qui pourrait résulter de l'affrètement fait par quelques négociants de tous les navires d'un port dans le but de les sous-affréter à un prix plus élevé. La jurisprudence, toutefois, tend à admettre que cette prohibition a disparu (3).

SECTION III.—*De la rétribution des courtiers maritimes.*

La fixation des droits que les courtiers maritimes peuvent percevoir est une des contre-parties du privilège que la loi leur accorde. Cette fixation a existé de tout temps, même sous l'ancien régime. La loi du

(1) Voyez Dalloz. *Supplément*, v. Acte de Commerce, n° 286.
— Fabre. *Op. cit.*, n° 209.

(2) Ruben de Couder. *Op. cit.*, v° Courtier, n° 150.

(3) En ce sens, Cassation, 23 janvier 1875, D. 77. 1. 510.

21 avril 1791 déclara que l'on continuerait à appliquer les tarifs alors en vigueur jusqu'à ce que les tribunaux de commerce en ait rédigé de plus conformes aux idées de l'époque. L'arrêté du 29 germinal an IX en décida de même l'application jusqu'à ce que les consuls y aient pourvu par un arrêté. L'ordonnance du 14 novembre 1835 vint enfin poser les principes fondamentaux en conformité desquels les droits à percevoir par les courtiers maritimes ont été désormais fixés.

D'après cette ordonnance, les tarifs doivent distinguer les rétributions affectées aux différents services dont les courtiers peuvent être requis, c'est-à-dire la conduite du navire, l'affrètement, la vente, la traduction de documents en cas de contestations prévu par le code de commerce.

Conformément à cette ordonnance, de nombreux décrets ou ordonnances ont été rendus, établissant des tarifs pour la plupart des ports. Les dates de ces décrets ou ordonnances pour les ports les plus importants sont les suivantes :

Bayonne, 8 décembre 1891 ; Bordeaux, 22 mai 1872 ;
Boulogne, 24 août 1891 ; Brest, 1^{er} septembre 1847 ;
Caen, 18 janvier 1892 ; Calais, 9 juin 1892 ; Cette,
9 juin 1847 ; Dieppe, 24 juillet 1857 ; Cherbourg,
2 avril 1875 ; Dunkerque, 29 août 1891 ; Le Havre,
9 février 1895 ; Honfleur, 12 novembre 1838 ; Lorient,
9 décembre 1891 ; Marseille, 14 février 1900 ; Nantes,
19 janvier 1847 ; Rouen, 17 janvier 1888 ; Toulon,
9 mai 1857 (1) ; Saint-Malo, 25 juin 1893.

(1) V. l'énumération très complète donnée par les *Pandectes*,
V^o Courtiers, n^o 353.

Il est assez difficile d'indiquer brièvement la manière dont ces divers décrets ou ordonnances procèdent pour calculer les droits dus aux courtiers, surtout en ce qui concerne la conduite du navire. Indiquons seulement qu'ils distinguent en général entre les bâtiments à vapeur et les bâtiments à voile, entre l'entrée dans le port et la sortie, entre les navires chargés entièrement ou en partie et les navires sur lest, entre ceux faisant la navigation au long cours et ceux faisant le grand cabotage ou le petit cabotage. . . .

De l'étude de ces divers tarifs, il ressort qu'ils tendent à devenir plus modérés, et cela surtout en ce qui concerne les navires de fort tonnage. Cette diminution dans les revenus des courtiers est compensée par une clause frappant ceux qui se sont passé de leur ministère à l'entrée : la clause déclarant que les navires dont les opérations de conduite à l'entrée auraient été faites sans l'intermédiaire d'un courtier maritime devraient payer à la sortie sur lest un droit proportionnel au tonnage.

Plusieurs de ces tarifs sont en effet très élevés. Tels sont ceux qui fixent à 50 centimes par tonne de chargement les droits pour la conduite à l'entrée, c'est-à-dire ceux de Fécamp, 18 juin 1838 ; de Honfleur, 12 novembre 1838 ; de La Pallice, 29 mai 1893. Un navire entrant dans ces ports avec une charge de 3.000 tonnes de charbon, par exemple, paierait 1.500 francs rien qu'en droits de conduite. On voit de même ce qu'il en coûterait pour faire entrer des navires de très gros tonnage dans ces ports si l'on pouvait les y faire entrer. Ces tarifs sont, à vrai dire, les plus élevés de tous. Il faut faire exception pour

celui de Nantes, du 19 janvier 1847, qui est un peu plus élevé encore; la taxe proportionnelle est toujours de 50 centimes par tonne, mais, à cette taxe, il faut ajouter un droit fixe de 12 francs. Un navire entrant à Nantes du long cours, avec 10.000 tonnes de marchandises diverses, paie 5.012 francs.

Comme nous le disions à l'instant, les autres tarifs sont moins élevés. L'un d'entre eux même, celui de Marseille, est très bas. La plupart cependant, sans être aussi élevés que les quatre cités plus haut, prévoient des droits qui se montent à des sommes assez fortes surtout pour les navires de gros tonnage. Voici quelques chiffres extraits d'une étude d'un négociant de Rouen sur la matière (1).

La première colonne se rapporte à un navire de 1.500 tonnes de jauge nette, chargé de 3.000 tonnes de charbon, entrant à Rouen du grand cabotage. La seconde colonne se rapporte à un vapeur de même tonnage, chargé de 1.000 standards de bois (3.200 tonnes), entrant également du grand cabotage. Les trois autres se rapportent à des navires entrant du long cours. L'un de 2.000 tonneaux de jauge nette avec 4.000 tonnes de céréales, un autre de même tonnage avec 4.000 tonnes de coton ou de laine, le dernier de 4.500 tonnes de jauge nette avec 10.000 tonnes de marchandises diverses. Il est à peine utile de dire que ces chiffres ne sont là que pour donner une idée de la valeur des divers tarifs, car il est clair que tous nos ports ne peuvent recevoir des navires de 4.500 tonnes de jauge nette.

(1) Deglatigny, *Contribution à l'étude du courtage maritime en France et à l'étranger*, Rouen 1900, p 16.

	Francs	Francs	Francs	Francs	Francs
Dunkerque.	230	800	960	1.210	2.710
Calais.....	230	800	960	1.060	2.260
Boulogne...	230	800	960	1.210	2.710
Dieppe.....	1.200	1.280	1.600	1.600	4 000
Le Havre...	230	800	960	1.210	2.710
Rouen.....	275	805	925	1.025	1.925
Cherbourg .	1 200	1.600	2.000	2.000	5.000
Saint-Malo .	499 50	1 122	1.362	1.386	3.162
Cette.....	600	640	800	800	2.000
Marseille...	187 50	305	375	375	400

Il y a, d'autre part, deux ports où les navires, après avoir payé à l'entrée, paient pour la sortie sur lest. Ce sont ceux de Bordeaux et de Bayonne. Le tarif à l'entrée est de 0 fr. 50 la tonne, le tarif à la sortie sur lest de 0 fr. 25 le tonneau de jauge.

L'élévation de ces tarifs a suscité dans le monde maritime les plus vives récriminations. Aussi y a-t-il actuellement une tendance à les diminuer et, en même temps, à les faire varier avec le tonnage du navire. Prenons, par exemple, les tarifs des droits de courtage du port de Rouen du 8 mai 1877 et du 17 janvier 1888 et comparons-les.

Nous remarquons ceci :

1° Il y a diminution de tarif pour certaines marchandises et dans certains cas. Un navire chargé entièrement ou de plus des 9/10 de houille, de fontes brutes, de minerais de fer, de sels bruts, de glace, de kaolin ou de feldspath, paiera moins qu'un navire chargé entièrement ou de plus des 9/10 de fers, bois, grains et graines, et ce dernier paiera moins encore qu'un navire chargé de toute autre marchandise. D'après le décret de 1877, les chargements de houille

seuls bénéficiaient d'une réduction. Un navire, arrivant de l'étranger avec 1.000 tonnes de minerai de fer, payait 500 francs autrefois ; il paie actuellement 150 ou 250 francs, selon qu'il est à vapeur ou à voile. Un navire chargé de 1.000 tonnes de graines payait 500 francs ; il paie aujourd'hui 400 francs.

2° Il y a des cas où le tarif a été abaissé pour certaines marchandises. C'est ainsi qu'un navire arrivant de l'étranger avec 1.000 tonnes de houille payait 250 francs ; il paie maintenant 150 francs si c'est un navire à vapeur ; si c'est un navire à voile, il continue à payer 250 francs.

3° Le tarif est d'autant moins élevé que les chargements sont plus considérables alors que, d'après le décret du 8 mai 1877, chaque tonne de la cargaison payait le même droit, quelle que fût l'importance de cette dernière. Prenons pour exemple un navire arrivant à Rouen, soit de l'étranger, soit d'une colonie française, soit d'un port français de la Méditerranée. S'il était chargé de houille, il payait autrefois 0 fr. 25 par tonne de chargement ; s'il était chargé de toute autre marchandise, il payait 0 fr. 50, et ces droits frappaient chaque tonne de la cargaison, cette dernière aurait-elle été de 10.000 tonnes. Actuellement, un navire entrant dans les mêmes conditions paie, s'il est chargé entièrement ou de plus des 9/10 de houille, de fontes brutes, de minerais de fer, de sels bruts, de glace, de kaolin ou de feldspath, 0 fr. 15 ou 0 fr. 25 par tonne de chargement pour les 1.000 premières tonnes, selon qu'il est à vapeur ou à voile. Chaque tonne supplémentaire jusqu'à 1.500 tonnes paie 0 fr. 10 ou 0 fr. 20. Chaque tonne au-dessus de 1.500 tonnes paie 0 fr. 05 ou 0 fr. 10. Un navire

chargé entièrement ou de plus des 9/10 de fers, bois, engrais, grains et graines paie par tonne 0 fr. 40 jusqu'à 1.000 tonnes ; chaque tonne supplémentaire jusqu'à 1.500 paie 0 fr. 30 ; chaque tonne au-dessus de 1.500 paie 0 fr. 15. Un navire entrant chargé de toute autre marchandise paie 0 fr. 50 par tonne jusqu'à 1,000 tonnes ; chaque tonne supplémentaire jusqu'à 1,500 paie 0 fr. 30 ; chaque tonne au-dessus de 1.500 paie 0 fr. 15.

Prenons des exemples pratiques. Avec l'ancien tarif, trois navires, arrivant des Etats-Unis par exemple, avec des chargements de 800, de 1.400 et de 8.000 tonnes d'objets fabriqués, payaient 400, 700 et 4.000 francs. Actuellement, ils paient 400, 620 et 1.625 francs. On voit que la diminution introduite dans le tarif de 1888 est surtout sensible pour les navires de fort tonnage arrivant avec de gros chargements.

Il est enfin un tarif qui, non seulement comporte une échelle décroissante de droits, mais qui comporte aussi un maximum. D'après le tarif du port de Marseille du 14 février 1900, il n'est perçu aucun supplément au-dessus de 5,000 tonnes, quel que soit le nombre de tonnes embarquées ou débarquées : Un navire chargé de 10.000 tonnes ne paie donc pas plus que s'il n'était chargé que de 5.000 tonnes. Cette clause prévoyant un maximum est très intéressante car, le tarif de Marseille étant le dernier en date, elle indique un nouveau pas de la part des pouvoirs publics dans la voie de la modération.

Nous avons indiqué que, si les nouveaux tarifs tendaient à imposer aux courtiers maritimes des réductions de droits, ils tendaient par contre à leur

donner le bénéfice d'une taxe frappant les navires sortant sur lest.

De tous les tarifs antérieurs à 1882, il n'y en a qu'un qui prévoie un droit proportionnel pour la sortie sur lest : c'est celui du port de Bordeaux, en date du 22 mai 1872, prévoyant un droit de 0 fr. 25 par tonne pour tous les vapeurs sortant sur lest, et il n'y en a que deux prévoyant un droit fixe : ce sont ceux des ports de Nantes, du 19 janvier 1847, et de Paimbœuf, du 13 octobre 1842, établissant un droit fixe de 12 francs pour les vapeurs sortant sur lest et sans passagers.

Après 1882, il semble qu'il y ait une tendance à frapper la sortie sur lest. Cette tendance, du reste, s'explique très bien. Les plaintes contre l'élévation des droits de courtage ayant amené le gouvernement à baisser les tarifs, il était logique que les courtiers essayassent de se compenser de cette diminution dans leurs profits d'une manière quelconque. Ils ont ainsi obtenu dans quelques ports de frapper les vapeurs sortant sur lest, surtout ceux qui se sont passé de leur ministère à l'entrée.

Sur vingt-six tarifs postérieurs à 1882, quatorze ne comprennent aucun droit pour la sortie pour les vapeurs sur lest et sans passagers. Ce sont :

Abbeville.	3 juin 1891.
Caen	18 juillet 1892.
Landerneau	12 avril 1890.
La Pallice	29 mai 1893.
La Rochelle	29 mai 1893.
Les Sables-d'Olonne	20 juillet 1891.
Le Tréport.	18 juillet 1892.

Nice	30 novembre 1894.
Port-Vendres.	8 décembre 1891.
Rochefort et Tonnay-Charente.	18 juillet 1892.
Saint-Brieuc	29 août 1891.
Saint-Raphaël	8 octobre 1890.
Saint-Valéry	3 juin 1891.
Saint-Waast	25 juin 1890.
Trouville.	7 mai 1893.

Il y en a douze qui frappent les vapeurs à leur sortie sur lest :

De ces derniers, quatre frappent tous les vapeurs sans exception sortant sur lest et sans passagers d'un droit fixe de 12 francs. Ce sont :

Lorient.	9 décembre 1891.
Port-Louis	9 décembre 1891.
Redon	28 mai 1892.
Saint-Malo	25 juin 1893.

Deux autres frappent tous les vapeurs sans exception sortant sur lest d'un droit proportionnel. Ce droit est de 0 fr. 25 par tonne de jauge à Bayonne ; à Marseille, il est de 0 fr. 05 jusqu'à 1.000 tonnes, de 0 fr. 025 de 1.001 à 5.000 tonnes avec 150 francs comme maximum.

Six tarifs enfin frappent d'un droit proportionnel de 0 fr. 125 par tonne de jauge les vapeurs sortant sur lest qui n'ont pas employé de courtier maritime à l'entrée. Ce sont :

Boulogne.	24 août 1891.
Calais	9 juin 1892.
Dunkerque.	29 août 1891.
Gravelines	29 août 1891.

Le Havre. 9 juin 1882 (1).
Rouen 17 janvier 1888.

Nous n'avons parlé jusqu'à présent que des droits de courtage pour la conduite des navires, soit à l'entrée, soit à la sortie ; nous l'avons fait ainsi parce que ces droits sont la source la plus fructueuse des profits que les courtiers maritimes retirent de leur charge et parce que les attaques dirigées contre le privilège des courtiers les visent tout particulièrement.

Pour avoir une idée de ce que sont les droits prévus par les tarifs pour l'affrètement, la vente des navires et pour la traduction de pièces dans le cas de contestations prévues par l'article 80 du code de commerce, étudions, par exemple, le tarif du port de Marseille.

Le taux des droits de courtage de l'affrètement à la cueillette est de 3 o/o de la valeur du fret pour tous les ports de la Méditerranée y compris la Corse et l'Algérie, de 2 o/o de la valeur du fret pour tout pays hors Méditerranée. Le taux des droits pour affrètement par charte-partie est toujours de 2 o/o. Ces droits sont payés par le frèteur, à moins de convention contraire lors de la signature du contrat d'affrètement.

La vente des navires donne au courtier qui y procède droit à 2 o/o du prix de vente, payable moitié par le vendeur, moitié par l'acheteur à moins de convention contraire.

La traduction de documents est tarifée de 4 à 6 francs la page.

On avait contesté à un certain moment la légalité

(1) Le tarif du Havre a été modifié le 9 février 1895.

des décrets établissant les tarifs. La cour de cassation a mis fin à toute controverse en déclarant que ces droits sont, non pas un impôt, mais la rémunération des services rendus par les courtiers maritimes à ceux qui ont recours à leur ministère (1).

En plus des droits réglementaires, les courtiers maritimes se font allouer en général une certaine somme pour timbres et menüs débours. D'après l'usage du Havre, cette somme est fixée en bloc proportionnellement à la jauge du navire (2).

Notons enfin une particularité propre au tarif du port de Bordeaux du 22 mai 1872. D'après l'article 2 du décret qui le met en vigueur, la chambre syndicale des courtiers interprètes et conducteurs de navires était autorisée à percevoir 1 franc par tonneau de marchandises embarquées par les chargeurs autres que l'armateur, le consignataire ou le capitaine, et cela pendant quatre années. Le caractère temporaire de cette clause lui ôtant tout intérêt, nous n'insisterons pas.

*
* *

A partir de quel moment la rétribution est-elle due ? La question est évidemment sans difficulté en ce qui concerne la traduction de pièces ou la vente d'un navire. Il n'en est pas de même du cas de conduite et de celui d'affrètement.

(1) Cassation, 14 août 1877, D. 78. 1. 179.

(2) Le Havre, 17 juillet 1889, *Revue internationale du droit maritime*, V. 370.

Un capitaine arrive dans un pays et choisit un courtier auquel il confie le soin de faire la conduite de son navire ; puis, avant que le courtier ait terminé ses démarches, il l'informe qu'il révoque le mandat donné et s'entend avec un autre courtier pour faire celles des opérations qui n'ont pas encore été faites. Le capitaine a certainement contracté une obligation vis-à-vis du premier courtier. Lui doit-il l'intégralité des droits de courtage ? Dans notre opinion, il est difficile de le concevoir, car ce serait rendre illusoire le droit reconnu au capitaine de révoquer le mandat donné quand cela lui plaît. Il nous semble préférable d'accorder au courtier une indemnité proportionnelle aux services rendus (1).

Au cas d'affrètement, le droit de courtage est acquis dès l'instant où la charte-partie a été signée. Alors même que les parties auraient ultérieurement résilié la convention conclue par l'intermédiaire du courtier, celui-ci a toujours droit à l'intégralité du courtage et les parties ne sauraient prétendre que sa rémunération doit être calculée sur l'indemnité de résiliation (2). Un affrètement conclu pour un voyage d'aller et retour, moyennant un fret en bloc, donne au courtier qui l'a fait conclure droit à un courtage calculé sur le fret en bloc (3). Un capitaine qui charge en cueillette et qui accepte une proposition

(1) Dans notre sens, Capelle. *Op. cit.*, p. 91. — Douai, 19 mars 1864, *Recueil du Havre*, 65. 2. 111. — Nantes, 26 décembre 1890, *Revue int. du droit maritime*, VI, 685. — En sens contraire, Dunkerque, *Recueil du Havre*, 64. 2. 113.

(2) En ce sens, Marseille, 26 septembre 1861, *Jurisp. commerciale et maritime de Marseille*, 61. 1. 266. — Alger, 28 avril 1877, *Recueil d'Alger*, 77. 31.

(3) Le Havre, 27 août 1872, *Recueil du Havre*, 72. 1. 224.

de fret d'un courtier reste libre de confier la conduite de son navire à un autre courtier lui procurant également du fret; il ne paiera au premier courtier que le courtage afférent au fret accepté (1). Le droit au courtage disparaît si le navire et les marchandises se perdent, en vertu de cette idée que, le fret cessant d'être dû aux termes de l'article 302 du code de commerce, le courtage d'affrètement n'a plus sa raison d'être (2). Cette solution a trouvé des adversaires. « A notre avis, dit M. Capelle, le droit du courtier à une rétribution, s'il existe, doit être absolument indépendant de l'exécution du contrat d'affrètement (3) ». D'autre part, dans le cas où le fréteur a touché le fret partie à titre d'avance, partie des assureurs sur fret, il nous semble juste de maintenir au courtier droit au courtage malgré la perte du navire (4). Le courtage resterait pareillement dû au cas d'une clause le déclarant acquis dès la signature de la charte-partie, navire perdu ou non perdu (5).

*
* *

Ainsi que nous l'avons vu, les courtiers maritimes sont des officiers ministériels. Il résulte de là que les décrets et ordonnances portant fixation des droits à percevoir par eux ont un caractère d'ordre public

(1) Nantes, 28 juin 1873, *J. de Nantes*, 73. 1. 260.

(2) Marseille, 8 octobre 1857, *Jurisp. commerciale et maritime*, 1857. 1. 279. — Marseille, 7 juillet 1869, *ibidem*, 69. 1. 222.

(3) Capelle. *Op. cit.*, p. 92.

(4) Marseille, 7 mars 1862, *Jurisp commerciale et maritime de Marseille*, 62. 1. 105. — En sens inverse, Marseille, 26 septembre 1861, *ibidem*, 61. 1. 226

(5) Marseille, 11 novembre 1892, *ibidem*, 93. 1. 32.

qui empêche les parties de pouvoir y déroger par des conventions particulières (1). Dans la pratique, cependant, il arrive que les courtiers, au lieu de réclamer la totalité des courtages auxquels ils auraient droit, n'en réclament qu'une partie, soit dans le but de plaire à leur clientèle, soit dans celui d'amener les capitaines et maîtres qui pourraient opérer par eux-mêmes à leur confier la conduite de leurs navires. Cette pratique n'est pas légale et ne saurait servir de base à une réclamation en justice. Elle peut être assimilée à une convention tacite, mais, étant donné qu'une convention expresse ne saurait déroger à une disposition d'ordre public, à plus forte raison, une convention tacite ne le peut-elle pas. Le tribunal de commerce de Marseille et la cour d'Aix en appel en ont ainsi jugé dans une affaire où les armateurs, encouragés par la modération des honoraires demandés une première fois par le courtier, l'avait chargé à plusieurs autres reprises de procéder à la conduite de certains navires, conduite qu'ils auraient pu faire eux-mêmes en leur qualité d'armateurs, et se voyaient tout d'un coup présenter une note d'honoraires calculée d'après le tarif légal (2).

Le caractère d'ordre public des tarifs des droits de courtage fait également obstacle à ce que les syndicats de courtiers accordent à quelques chargeurs

(1) Saint-Nazaire, 10 août 1905, *Revue intern. du droit maritime*, XXIII 834.

(2) Marseille, 2 mai 1890, *Jurisp. commerciale et maritime de Marseille*, 1890, 1. 210. — Aix, 28 janvier 1891, *ibidem*, 91, 1. 51. — Godet. *Op. cit.*, p. 64. — Fabre. *Op. cit.*, n° 333. En sens contraire, Thibault. *Op. cit.*, 210. — Alger, 12 février 1900. D. 1901. 2. 236.

seulement une diminution de droits. Il y aurait là pour les personnes à qui le tarif réduit aurait été refusé une sorte de préjudice dont elles pourraient réclamer réparation par les voies de droit si elles pouvaient toutefois faire la preuve de cet accord illicite des courtiers (1).

Les courtiers ne peuvent pas demander des honoraires supérieurs aux tarifs officiels. L'article 20 de l'arrêté du 27 prairial an X subsiste encore dans toute sa force (2). Remarquons toutefois que les frais de douane avancés par un courtier maritime doivent lui être remboursés par l'armateur même s'ils sont quelque peu supérieurs à ceux que prévoient les lois et règlements sur la matière s'ils ont été, d'autre part, payés conformément à l'usage du commerce et à des comptes précédents entre les parties (3).

*
* *

Pour recouvrer les droits de courtage, les courtiers maritimes ont une action directe contre ceux à la charge desquels le paiement est mis par les tarifs.

En cas de difficultés quel est le tribunal compétent ? Est-ce un tribunal judiciaire ou un tribunal administratif ? Il nous paraît difficile d'adopter cette dernière solution, car les décrets portant fixation des droits de courtage sont, non pas des actes administratifs, mais des règlements d'administration publi-

(1) En ce sens, Capelle. *Op. cit.*, p. 69.

(2) Ruben de Couder. *Op. cit.*, n° 163.

(3) Bordeaux, 19 juillet 1831. S. 33. 2. 46

que ayant un caractère général (1). Est-ce le tribunal civil ou le tribunal de commerce? Ce sera ce dernier, puisque les courtiers sont des commerçants, et, parmi les divers tribunaux de commerce, c'est celui dans le ressort duquel exerce le courtier qui sera compétent, et cela alors même que les défendeurs seraient domiciliés dans le ressort d'un autre tribunal (2).

(1) Capelle. *Op. cit.*, p. 93. — Thibault. *Op. cit.*, p. 211. — Cassation, 14 août 1877, D, 78. I. 179.

(2) Nantes, 30 janvier 1864, *Recueil du Havre*, 64. 2. 153. — Rennes, 15 mars 1864, D. 64. 2, 196. — Bordeaux, 11 mai 1864, D. 65. 2. 111.

DEUXIÈME PARTIE

LA SUPPRESSION DU PRIVILÈGE

INTRODUCTION

Dans la première partie de cette étude, nous avons exposé les grandes lignes de l'organisation du courtage privilégié et nous nous sommes particulièrement attaché à déterminer l'étendue des droits que le privilège confère aux courtiers maritimes. Nous avons constaté que la détermination de cette étendue n'allait pas sans soulever de nombreuses difficultés et que partisans et adversaires du monopole s'attachaient avec une égale vigueur à faire prévaloir les solutions qui leur étaient le plus avantageuses.

Dans les pages qui vont suivre, nous voulons rechercher si le maintien du privilège s'impose encore par des raisons sérieuses ou s'il est bon d'en décider la suppression.

Il nous paraît que, pour nous permettre de porter un jugement en connaissance de cause, il importe au préalable de rechercher l'attitude du monde des affaires en général à l'égard du privilège et la part de vérité contenue dans les arguments qu'invoquent partisans ou adversaires du système existant. Nous rechercherons donc si l'opinion du monde des

affaires s'est modifiée au cours de ces dernières années et, si nous constatons une évolution en un certain sens, cela nous sera une précieuse indication pour nous former une opinion. Nous nous demanderons aussi ce qu'il y a de fondé dans cet argument des adversaires du privilège que ce privilège élève dans de notables proportions le taux des courtages et le prix des marchandises transportées, et ce qu'il y a de juste dans ces affirmations des partisans du système que le privilège n'a que des avantages pour le commerce maritime étranger, pour nos grandes administrations et pour notre marine marchande.

Cette étude terminée, nous aurons tous les éléments pour porter un jugement raisonné sur la question et rechercher les solutions qu'il est possible d'apporter au problème que nous nous sommes posé.

CHAPITRE PREMIER

LE PRIVILÈGE ET L'OPINION DU COMMERCE FRANÇAIS

Lorsqu'il s'agit de porter un jugement sur une institution, il est de toute utilité de consulter l'opinion, non pas de ceux qui sont directement intéressés à son changement ou à son maintien, mais de ceux qui, par leur situation, sont en mesure de fournir un jugement désintéressé, impartial, mais éclairé cependant. En appliquant cette idée générale à la situation particulière qui nous occupe, nous dirons que, pour se former une idée juste de la valeur de notre institution française du courtage privilégié, il importe de rechercher quelle a été et quelle est l'attitude du commerce français dans toutes les controverses qu'ont soulevées les parties intéressées : courtiers maritimes, d'une part et, d'autre part, armateurs et consignataires de navires étrangers.

Les protestations soulevées par le courtage privilégié avant 1864 visaient surtout le courtage des marchandises. La preuve en est que la circulaire du ministre du commerce et de l'industrie indiquant les points sur lesquels devait porter l'enquête ne mentionnait pas expressément la question du courtage maritime.

La commission chargée de l'enquête rédigea sur ce point le questionnaire suivant :

1° Quelle influence exercent sur le taux des cour-

tages la vénalité des offices et le privilège de ces courtiers ?

2° Quels abus ont pu s'introduire dans ce genre de courtage ?

3° Le privilège des courtiers a-t-il donné lieu à des empiètements ?

4° Offre-t-il des garanties utiles au commerce maritime que les étrangers font avec la France ?

5° Quels sont les avantages ou les inconvénients qui en résultent pour le commerce français ?

Toutes les personnes appelées à déposer devant la commission eurent à répondre à ces cinq questions ainsi qu'à certaines autres d'un caractère plus général. De ces personnes, les unes étaient des courtiers maritimes, les autres des armateurs ou des négociants.

En ne tenant compte que des avis exprimés par ces derniers, nous arrivons à cette conclusion que la majorité était hostile au maintien du régime existant. M. Fruchard, président de la chambre de commerce de Nantes, et M. Morel, président de la chambre de commerce de Dunkerque, essayèrent bien de faire ressortir les avantages du courtage privilégié et en demandèrent le maintien ; mais, à côté de ces deux dépositions, il y a celle de M. Le Mire, président de la chambre de commerce de Rouen ; de M. Louédin, vice-président de la chambre de commerce du Havre ; de M. Le Beau, membre de la chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer ; de M. Basse, président de la chambre de commerce de Bordeaux ; de M. Abbo, président de la chambre de commerce de Nice, et il y a les dépositions écrites envoyées par les chambres de commerce de Caen et

de Montpellier qui, toutes, sont favorables à la suppression du privilège et à l'institution de la liberté en cette matière comme dans les autres.

La commission parlementaire chargée de mettre à profit les résultats de l'enquête faite par la commission extra-parlementaire tint compte de l'avis exprimé par ces derniers, et, par la bouche de M. Pouyer-Quertier, son rapporteur, elle conclut à la suppression de tous les courtiers privilégiés sans exception ; cette déclaration fut contrebalancée par un fougueux discours de M. Nogent-Saint-Laurent, et le Corps législatif refusa de supprimer le privilège des courtiers maritimes. Il se borna à décider la liberté du courtage des marchandises.

A partir de 1866, les adversaires du monopole en matière de courtage concentrèrent leurs efforts contre le privilège des courtiers maritimes et, en 1875, un auteur écrivait après une étude très complète de la matière : « Espérons que le législateur, justement ému des sollicitations unanimes des chambres de commerce, abolira un privilège désastreux et, rendant au commerce la liberté complète de ses transactions, assurera la prospérité du pays (1) ».

Quelques années plus tard, les adversaires du système obtinrent un double succès ; ils arrivèrent à faire admettre le droit pour le consignataire de la coque de faire les opérations de conduite ; c'était là, ainsi que nous l'avons vu, l'anéantissement presque complet du privilège des courtiers maritimes ; ils arrivèrent, d'autre part, à faire dimi-

(1) Godet. *Op cit.*, p. 129

nuer le tarif du Havre. Les efforts des courtiers maritimes amenèrent, cependant, en 1884 le retrait de la circulaire du directeur des douanes consacrant le droit des consignataires de la coque. Cette volte-face de l'administration exaspéra les adversaires du privilège.

Une convention signée avec l'Italie, à Rome, le 30 avril 1886, parut devoir leur donner satisfaction. D'après l'article 5, les capitaines et patrons des bâtiments français et italiens devaient être réciproquement exempts de toute obligation de recourir dans les ports respectifs des deux états aux courtiers maritimes, en dehors des cas où l'intervention desdits courtiers était requise par les lois des pays respectifs. Pour les formalités à remplir au tribunal de commerce, hors le cas de contestation judiciaire, dans les bureaux de la douane et des autres administrations publiques, ils devaient avoir le droit de se faire assister par leurs consuls, vice-consuls, agents consulaires, ou par leurs délégués. « Dans le cas, ajoutait la convention, où ils auraient recours à l'assistance des courtiers maritimes, les droits de conduite ne seront dûs à ces derniers que s'ils ont été effectivement requis pour l'accomplissement des formalités et des obligations qui sont comprises dans la conduite des navires d'après l'usage. Dans le cas contraire, il ne leur sera payé que la rétribution affectée au service spécial pour lequel leur concours aura été réclamé. » L'adoption de ces dispositions eût entraîné l'abrogation en fait du monopole, et cela d'autant plus complètement que les avantages concédés aux capitaines italiens auraient été, par là même, accordés aux capitaines des autres puis-

sances jouissant du bénéfice de la clause de la nation la plus favorisée. C'est ce que firent observer avec force les partisans du système. Le Parlement, appelé à ratifier la convention, la repoussa le 13 juillet 1886.

Cet échec ne découragea pas les adversaires du privilège. Ils essayèrent d'arriver à leur but par un autre moyen. Sous leur inspiration, le ministre du commerce argumenta de l'avis donné peu de temps auparavant par le Conseil d'État et pria le ministre des finances de faire remettre en vigueur la circulaire du directeur des douanes de 1877. Le ministre des finances ayant accédé à cette demande, le consignataire de la coque fut de nouveau admis à faire les opérations de conduite. La partie semblait gagnée pour les adversaires du privilège. Ils manifestèrent bruyamment leur joie, et cette joie trouva un écho par delà la Manche. Le chef du Foreign Office avisa le syndicat des armateurs du nord de l'Angleterre de la nouvelle décision du ministre français et les journaux anglais l'enregistrèrent avec des cris de triomphe comme une victoire nationale.

Ce triomphe fut de courte durée. Le gouvernement ne put résister aux protestations venues de tous les ports de France, envoyées, non seulement par les courtiers maritimes, mais même par les chambres de commerce. Il dut suspendre télégraphiquement l'exécution de la circulaire.

Les partisans du système avaient triomphé. Ils essayèrent de pousser leur victoire plus loin encore et de reconquérir des droits que la jurisprudence de la cour suprême leur refusait. Sur leur demande,

le ministre du commerce se mit en mesure de demander au Président de la République de modifier par décret le paragraphe 1 de l'article 2 de l'ordonnance du 14 novembre 1835, de manière à faire comprendre la traduction des pièces dans les opérations de conduite.

Le résultat de cette modification eût été que les courtiers maritimes auraient pu réclamer la totalité des droits de conduite pour la traduction d'une seule pièce en vertu du principe de l'indivisibilité de la conduite. Trente-quatre chambres de commerce furent consultées : toutes, sauf une, se prononcèrent en termes formels pour l'adoption de la modification proposée. Certains ont élevé quelques doutes sur la sincérité de ces votes. Il n'en reste pas moins établi qu'en 1890 la majorité, si ce n'est la presque unanimité des chambres de commerce, était favorable à l'application intégrale du privilège. Il est à remarquer cependant que certaines chambres, en donnant leur adhésion, prenaient soin d'indiquer que cette adhésion n'impliquait nullement l'affirmation de la supériorité du régime existant sur un régime plus libéral.

Malgré cette approbation presque unanime du commerce français, le projet échoua, le Conseil d'État déclarant qu'il était impossible de modifier par un décret l'ordonnance de 1835.

En 1897, la campagne contre le privilège reprit avec violence sous l'impulsion d'armateurs anglais. Après avoir amené un grand nombre de maisons à avoir des commis succursalistes auxquels la jurisprudence française permet de faire les opérations de

conduite (1), ils essayèrent de peser sur le gouvernement français par l'intermédiaire du Foreign Office. La *Liverpool Steamships Owners' Association* fut à la tête du mouvement et se fit appuyer par plusieurs armateurs représentant plus de 5.600.000 tonnes de chargement (2). Désireux de provoquer un mouvement international, elle essaya d'associer à ses plaintes la chambre de commerce de Brême et la chambre de commerce italienne de Paris. Ces deux chambres hésitèrent cependant et, avant de s'engager, demandèrent des renseignements sur la question à la chambre de commerce du Havre (3). Malgré tous les efforts des armateurs anglais, leur démarche échoua piteusement. Lord Salisbury estima qu'il n'y avait aucune chance de voir le gouvernement français tenir compte des observations qu'on aurait voulu lui soumettre et refusa de recevoir les délégués des armateurs (4).

Il n'en fut pas de même l'année suivante, et le Foreign Office, saisi par la chambre de commerce de Liverpool, fit droit aux réclamations qu'on lui soumettait en chargeant son ambassadeur à Paris de

(1) Le *Moniteur Maritime* (1897, p. 473) a donné la traduction d'une lettre signée Herbert S. Helme, datée d'Anvers et parue dans la *Shipping Gazette*. « Me référant à ma lettre du 9 courant sur le courtage légal français, je viens encore une fois solliciter la faveur de faire remarquer aux armateurs anglais qu'il existe une autre manière de frapper un grand coup sur le courtage légal. Si les armateurs des navires desservant les services réguliers sur les ports français voulaient seulement employer un commis parlant français et lui donner une procuration, ce dernier serait alors en position d'expédier les navires lui-même et un courtier juré serait superflu... »

(2) *Journal des chambres de commerce*, 1898, p. 263.

(3) Voir ces lettres *ibidem*, 1898, p. 281.

(4) *Moniteur maritime*, 1898, p. 531.

présenter au gouvernement français certaines observations qui furent appuyées également par le ministre du Danemark à Paris. A la suite de cette démarche des gouvernements britannique et danois, le ministre du commerce fut prié par le ministre des affaires étrangères de le renseigner sur la matière. M. Millerand, ministre du commerce, déclara que les tarifs ne pouvaient être modifiés que sur la demande des chambres de commerce compétentes. « Tout ce qu'il pouvait faire, dit-il, était de consulter les diverses chambres de commerce plus particulièrement visées par les réclamations britanniques ». C'est ce qu'il fit, le 30 mars 1899, par l'intermédiaire du préfet de la Seine-Inférieure et du préfet du Nord.

« Les gouvernements anglais et danois, écrit-il au préfet de la Seine-Inférieure, estiment que les tarifs de courtage du Havre et de Rouen, qui comportent une échelle, par tranches, de taxes décroissant proportionnellement au nombre de tonneaux de chargement et dont la dernière catégorie comprend toute la partie du chargement supérieure à 1.000 tonneaux pour le Havre et 1.500 tonneaux pour Rouen, ne sont plus en harmonie avec les conditions actuelles de la navigation. Ils émettent en conséquence le vœu qu'il soit introduit dans lesdits tarifs de nouvelles catégories de droits décroissants pour les chargements dépassant respectivement 1.000 et 1.500 tonneaux, et qu'en outre une somme maxima soit fixée pour les honoraires de courtage payés par un même navire à partir d'un certain nombre de tonnes à déterminer (1) ».

(1) Cette lettre est reproduite dans les *Travaux de la chambre de commerce de Rouen*, 1899, p. 407.

Ces prétentions des armateurs anglais n'obtinrent pas le moindre succès auprès des chambres de commerce consultées (1). L'ambassadeur de France à Londres fut chargé par le gouvernement français de transmettre le résultat négatif de cette enquête.

La question fut de nouveau soulevée dans le congrès des chambres de commerce anglaises, tenu à Paris du 5 au 8 août 1900. Les délégués des chambres de commerce de Liverpool et de Cardiff déposèrent dans la séance du 6 un vœu tendant à demander aux chambres de commerce françaises leur appui dans la lutte contre le privilège du courtage. La discussion fut longue et n'aboutit pas immédiatement. Après avoir entendu MM. Hémelryk, délégué de Liverpool, Lester Jones, délégué de Cardiff, Beardshow, délégué de Sheffield, Lee, délégué de Bristol, et Pollok, délégué de Paris, le congrès décida d'ajourner sa délibération au surlendemain, pour connaître la décision prise sur le même point par le congrès international de la marine marchande siégeant justement en même temps que lui.

M. Cardozo de Bethencourt, secrétaire général adjoint du congrès de la marine marchande, fut prié de rédiger un compte rendu de la séance où se débattit la question du courtage maritime. Il y exposa que le bureau du comité d'organisation avait reçu quatre mémoires, déposés par un négociant de Rouen, sur cette question qu'il avait mise à l'ordre du jour : « Quels sont les différents régimes de cour-

(1) Voyez les réponses dans *Travaux de la chambre de commerce de Rouen*, 1899, *loc. cit.* — *Travaux de la chambre de commerce de Dunkerque*, 1899, p. 176.

tage maritime ? Réglementation, monopole, responsabilité, tarifs ». Ces divers mémoires concluaient à la suppression du privilège, moyennant indemnité, comme contraire à l'intérêt du commerce. Ils furent examinés par le rapporteur sur cette question, M. Taconet, et furent l'objet d'une critique très sévère.

Il indiqua ensuite que la discussion du 7 août, à la cinquième section, sur ce rapport, fut très vive. M. Herbart, assureur maritime à Dunkerque, déposa un vœu tendant à demander la nomination d'une commission extra-parlementaire chargée de modifier les tarifs. M. le Commandeur Fioritto, directeur général de la marine marchande italienne, déclara, au nom des membres étrangers de la section, qu'ils s'abstiendraient tous par délicatesse. Cette attitude entraîna le rejet à la presque unanimité de la motion Herbart.

Le caractère courtois de cette discussion eut sa répercussion dans le congrès des chambres anglaises de commerce. Lorsque, dans la séance du 8 août, on examina à nouveau la question du courtage maritime, M. Hémelryk déclara qu'il lui semblait discourtois de venir combattre à Paris des lois françaises, étant donné l'accueil si amical qu'ils avaient reçu. En conséquence, il retira son vœu relatif à la révision des tarifs. Lord Avebury, président, déclara qu'il adoptait cette manière de voir, et refusa la parole à un membre qui voulait parler pour la combattre. Le congrès consulté confirma cette opinion.

Depuis lors, la question continue à faire le fond de brochures et d'articles de journaux. M. Deglatigny, négociant à Rouen, auteur des quatre mémoires

déposés sur le courtage maritime au congrès international de la marine marchande, s'attacha à réfuter le rapport de M. Taconet. Il réédita, d'autre part, plusieurs de ses brochures en les complétant.

De cet exposé des luttes et des controverses qu'ont soulevées les prérogatives des courtiers maritimes et des opinions exprimées à diverses reprises par les chambres de commerce, il résulte que le mouvement vers la liberté va toujours grandissant. Nous avons vu qu'alors même qu'elles se déclarent pour l'application intégrale du monopole tant qu'il existera, certaines chambres font des restrictions sur sa valeur. D'autres même n'hésitent pas à se déclarer formellement favorables à de grandes modifications. Nous disons d'autres, au pluriel, car s'il n'y en avait qu'une en 1890, actuellement on en compte au moins une seconde ; la chambre de commerce de Nantes, qui écrivait en 1905 au ministre du commerce : « Nous avons entretenu, à diverses reprises, l'honorable syndic de la corporation de la nécessité du remaniement du tarif, et nous lui avons fait remarquer que ce remaniement apparaissait dans la situation de notre port particulièrement équitable et nécessaire..... Nous n'avons pu l'obtenir encore et nous n'hésitons pas, Monsieur le Ministre, à nous adresser à vous. Nous vous prions d'user de votre haute influence pour mettre un terme à une situation intolérable qui finirait par mettre en péril les intérêts de notre port et par nuire à l'institution même du courtage maritime en France (1) ».

(1) *Travaux de la chambre de commerce de Nantes*, 1905. p. 26.

CHAPITRE II

LES ARGUMENTS DES ADVERSAIRES DU PRIVILÈGE : INFLUENCE DU PRIVILÈGE SUR LE TAUX DES COURTAGES ET LE PRIX DES MARCHANDISES IMPORTÉES.

Le grand argument des adversaires du privilège, l'argument essentiel et pour ainsi dire le seul, est que le système du monopole exerce une influence fâcheuse sur le taux des courtages et, par répercussion, sur le prix des marchandises transportées.

L'enquête faite en 1864 contient un grand nombre de dépositions en réponse à un questionnaire dont la première question du paragraphe concernant les courtiers interprètes et conducteurs de navires était conçue ainsi qu'il suit : « Quelle influence exercent sur le taux des courtages la vénalité des offices et le privilège de ces courtiers ? » La plupart des personnes appelées à témoigner déclarèrent que la vénalité des offices et le privilège qui en résulte pour les courtiers ne tendaient nullement à élever le taux des courtages. Il nous semble, toutefois, qu'on ne peut accepter ces conclusions sans réserves. A notre avis, il ne faut tenir compte, pour savoir si l'enquête de 1864 s'est prononcée pour ou contre le privilège, que des dépositions faites par des personnes non intéressées dans la question. Il nous paraît plus juste de laisser de côté les dépositions des courtiers maritimes, qui ne peuvent évidemment pas trouver que leur situa-

tion privilégiée offre des inconvénients pour le commerce en général. Il faut ne considérer que les autres dépositions et rechercher quel est le sens dans lequel se prononce le plus grand nombre.

En procédant ainsi, nous arrivons à ce résultat que la majorité, au lieu d'être favorable au privilège, lui est défavorable. La différence entre la majorité et la minorité n'est toutefois pas assez importante pour que l'on puisse regarder la question comme définitivement tranchée.

Selon trois témoins, le privilège des courtiers n'exerce aucune influence sur le taux du courtage. « La moyenne du courtage des affrètements en Angleterre est de 5 o/o ; à Nantes, elle est de 2 o/o », dit M. Fruchard, président de la chambre de commerce de Nantes (1). M. Morel, président de la chambre de commerce de Dunkerque, estime également que le taux du courtage ne serait absolument pas moindre si le courtage était entièrement libre (2). Mais la déposition la plus favorable au système du privilège est celle de M. Le Beau, membre de la chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer. « S'il y a une chose favorable au privilège des courtiers maritimes, dit-il, c'est ce fait que chacun peut constater que nulle part, le courtage ne se fait à des meilleures conditions comme prix que dans les pays où il est privilégié. Cela se conçoit ; le courtage étant concentré entre les mains d'un certain nombre limité de personnes d'une moralité reconnue, astreintes à certaines règles, soumises à la surveil-

(1) *Enquête*, p. 473.

(2) *Ibidem.*, p. 709.

lance des autorités, on lui a imposé en échange des conditions de tarif dont il ne peut s'écarter sans se compromettre..... Il y aurait injustice de la part du commerce de Boulogne et de la chambre qui le représente, si, en cette circonstance, nous ne constatons pas que nous trouvons et nous avons, je suis heureux de le dire à la louange de ces messieurs, toujours trouvé les courtiers maritimes de Boulogne disposés à faire sur les tarifs officiels toutes les concessions désirables pour faciliter les affaires (1) ».

A côté de ces dépositions, on peut en citer trois qui sont nettement défavorables au système du privilège. M. Louédin, vice-président de la chambre de commerce du Havre (2). M. Basse, président de la chambre de commerce de Bordeaux (3), M. Abbo, président de la chambre de commerce de Nice (4), estiment que le taux du courtage tendrait à baisser avec un régime de liberté. « Le privilège, dit M. Basse, exerce sur le taux de ce genre de courtage la plus fâcheuse influence et fait peser sur les armements et les chargements la plus lourde charge. Il éteint la concurrence. Il est évident que le prix du courtage serait beaucoup moins élevé si cette profession était libre. Les courtiers prennent tant par tonne pour un navire qu'un armateur les a chargés d'expédier. D'un autre côté, ils prennent un chiffre de..... de courtage à celui qui fournit le chargement. Si c'est un navire pour l'étranger, ce taux de courtage augmente. Le compte de courtage d'un courtier

(1) *Enquête...* p. 383.

(2) *Ibidem.*, p. 184.

(3) *Ibidem.*, p. 785.

(4) *Ibidem.*, p. 1007.

est toujours énorme ; il va souvent à 10 o/o du fret. S'il n'y avait pas d'intermédiaire, si tout homme capable et ayant la confiance pouvait remplir ce service d'intermédiaire, les frais baisseraient beaucoup ».

A ces trois dépositions orales nettement hostiles au privilège en matière de courtage maritime, il faut ajouter deux dépositions écrites qui affirment de même que le taux des courtages serait moins élevé avec un régime de liberté, mais qui sont beaucoup moins catégoriques. « La vénalité des charges, dit la chambre de commerce de Caen (3) n'a point fait augmenter le taux du courtage...., mais elle n'a point permis de l'abaisser, le privilège des courtiers le défendant contre toute concurrence. Les courtages sont toujours au même taux, malgré l'accroissement des transactions et malgré l'abaissement successif des frets, qui, en limitant de plus en plus les bénéfices des navires, eût dû provoquer une modération des courtages ». « Pour ce genre de courtage comme pour tous les autres, dit la chambre de commerce de Montpellier, il est évident que le prix de la charge, le sacrifice imposé au titulaire sur l'intérêt de son cautionnement et surtout la restriction de la concurrence par la limitation du nombre des courtiers doivent influencer sur le taux du courtage. Nous devons cependant ajouter que ce taux est presque toujours très modéré et n'a jamais été un empêchement sérieux pour la conclusion d'une affaire (1) ».

Ainsi donc, l'enquête de 1864, bien que très sérieuse et très complète, ne permet pas de trancher la ques-

(1) *Enquête...* p. 960.

(2) *Ibidem.*, p. 1041.

tion d'une manière définitive. A ne considérer que les dépositions à l'abri de tout soupçon de partialité, il semble que l'opinion de la majorité est que le privilège maintient les prix plus hauts qu'ils ne le seraient avec un régime de liberté. Cependant, la différence entre la majorité et la minorité n'est pas assez importante pour qu'on puisse considérer cette conclusion comme définitive.

Lors de l'enquête faite en 1897 par une commission extraparlamentaire dans le but de trouver les moyens de venir en aide à la marine marchande, quelques dépositions ont visé l'influence du privilège sur le taux des courtages. M. Bordes, armateur à Bordeaux, signale l'énormité du chiffre de 2.000 francs que le tarif légal permet à un courtier de réclamer pour un navire portant 4.000 tonnes, sans avoir d'autre peine que d'aller de chez lui à la Bourse, et sans avoir aucune responsabilité. « Le navire français qui va à Anvers, à Hambourg, à Gênes, à Londres, dit M. Frisch de Fels, représentant du syndicat des armateurs marseillais, payera 130 à 150 francs. S'il s'adresse au Havre, à Dunkerque, il devra payer de 700 à 800 francs », et M. Deglatigny vient encore appuyer ces conclusions de toute l'autorité d'un homme qui a étudié la question d'une manière toute particulière.

En résumé, il semble que l'opinion, hésitante en 1864, s'affirme de plus en plus dans le sens hostile au privilège. De plus en plus, on comprend qu'il est logiquement impossible que le monopole n'ait pas pour effet direct d'empêcher le taux des courtages de baisser.

Au cours des années 1898 et 1899, des armateurs

anglais et danois, comme nous l'avons déjà dit, obtinrent de leurs gouvernements de demander au gouvernement français de faire une enquête en vue de la réduction des tarifs de courtage sur les vapeurs de fort tonnage. La chambre syndicale des courtiers maritimes de Rouen établit à cette occasion un tableau comparatif des tarifs de port et des opérations de chargement et de déchargement pour un navire anglais venant à Rouen et un navire français allant à Cardiff. Il résultait de ce tableau que le bénéfice net du courtier anglais était de 1.519 fr. 05 et celui du courtier français de 588 fr. 25.

Voici le raisonnement par lequel le syndicat arrivait à établir deux chiffres aussi différents.

Il établissait d'abord le tableau suivant :

TABLEAU COMPARATIF

des frais de port et des opérations de chargement et de déchargement pour un navire anglais venant à Rouen et un navire français allant à Cardiff.

État des bénéfices réalisés dans ces mêmes ports par les courtiers de navires.

	A CARDIFF		A ROUEN	
Pilotage en rade.....	£ 5 10 10			
— d'entrée.....	1 15 0		F. 512 90	
— port.....	3 10 0			
— sortie.....	4 5 0			375 70
Droits de phare (Lights inwards and town dues).....	4 4 3			
(Lights outwards and town dues).....	7 0 10			
Droits de douane — Quai — Wharfage.....	18 10 2			464 »
— Sanitaire — Dock dues.....	27 1 4			92 80
— Sauvetage.....				55 70
— Ville.....				139 20
— Péage local.....				649 60
Canotiers				
Entrée £ 1.10.0 + £ 0.10.0	2 0 0			12 »
Sortie £ 1.0.0 + 12/6 + 10/ + 1.10.0.....	3 12 6			12 »
Téléphone de Radicatel				3 »
Timbres, télégrammes, menus frais.....	0 10 0		Environ	12 »
Médecin.....	0 12 6			5 »
TOTAL des frais de port.	£ 78 11 7	F. 1.963 75		F. 2 333 90
Déchargement de 1.755.234 kil. poteaux à Cardiff, 1/.....	84 14 8	2.117 50	c. Rouen 0 80	1 404 »
	£ 163 6 3	F 4 081 25	c. Rouen 1755 T., c. 40/30/15	F. 3.737 90
Courtage d'entrée.....	3 3 0	78 75	Environ	588 25
— de sortie.....	4 4 0	105		250 »
Commission d'affrètement (1/3 de 5 % s/ poteaux) entrée.....	8 0 10			
(1/3 de 5 % s/ charbon) sortie.....	30 18 3	1.335 30		
Commission sur charbon de soutes.....	2 1 10			
Commission d'adresse.....	12 7 4			
		F. 5.600 30		F. 4.576 15

De ce tableau, les courtiers maritimes de Rouen tiraient deux conclusions : l'une, facile à discerner, que le total des frais faits à Cardiff par un bateau français était supérieur au total des frais faits à Rouen par un navire anglais ; l'autre, plus difficile à trouver, que le courtier anglais était, somme toute, plus rémunéré que le courtier français.

D'après eux, en effet, il ne fallait pas tenir compte des sommes attribuées au courtier anglais sous les rubriques : courtage d'entrée, courtage de sortie, pour savoir ce qu'il recevait réellement. On sait, disaient-ils, que les courtiers anglais, en leur qualité de courtiers libres, sont autorisés à faire le commerce et qu'ils le font en général. Et, en particulier, ils sont souvent entrepreneurs de chargement et de déchargement. Il en était tout justement ainsi dans le cas qui nous occupe. A la somme perçue par le courtier anglais en tant que courtier, il faut donc ajouter le bénéfice réalisé par lui en tant qu'entrepreneur de chargement et de déchargement. De plus, le navire affrété de Cardiff pour Marseille devait être adressé à l'agent des affréteurs au port de décharge, et payer la commission d'adresse d'usage de 2 o/o lorsqu'il serait chargé, c'est-à-dire avant son départ du port anglais. Calculée sur 1.932 tonnes à 8 francs, cette commission était de 309 fr. 15. Comme le navire devait, en outre, employer le courtier français employé par cet agent en payant les charges habituelles pour la conduite, c'est donc l'affréteur qui a touché cette somme de 309 fr. 15.

Au total, le navire français a laissé au courtier de Cardiff un bénéfice certain de 1.519 fr. 05, sans

compter le bénéfice résultant des opérations de chargement et de déchargement.

D'autre part, figure dans le tableau à la sortie de Rouen un courtage de 250 francs représentant 1.000 tonneaux de marchandises, ce qui ne se voit jamais en dehors des lignes régulières. Il est donc plus rationnel de faire disparaître cette somme, et l'on arrive alors à cette conclusion que le courtier privilégié français n'aurait touché que 588 fr. 25 là où le courtier libre anglais trouve un bénéfice d'au moins 1.519 fr. 05.

Ces conclusions ont été vivement combattues par un des principaux adversaires du système du monopole. Pourquoi, demande M. Deglatigny, pourquoi fait-on figurer à la charge de Cardiff les deux courtages d'affrètement pour le voyage de Bordeaux à Cardiff et pour celui de Cardiff à Marseille ? Pourquoi à la sortie de Rouen ne pas faire figurer le navire avec un courtage pour un chargement entier comme on l'a fait à Cardiff ? Pourquoi faire figurer à la charge de Cardiff une commission sur le charbon de soute puisqu'il est d'usage que les vapeurs profitent de leur séjour à Cardiff pour emplir leurs soutes, et que cette commission, faisant corps avec le prix d'achat du charbon, n'a rien à voir dans les frais de port ? Pourquoi aussi faire figurer dans le compte des frais à Cardiff la commission d'adresse, qui est payable à destination seulement et aurait dû être payée à Marseille, mais qui, généralement, se paie au port d'affrètement ? Pourquoi, enfin, mentionner dans ce même compte des frais de pilotage nécessités par le déplacement du navire dans les bassins de Cardiff ?

Si donc on veut connaître réellement ce qu'a coûté le séjour à Cardiff, il faut diminuer le compte des frais faits dans ce port :

1 ^o Des deux commissions d'affrètement, soit	£	38	19	1
2 ^o De la commission sur le charbon de soute		2	1	10
3 ^o De la commission d'adresse.....		12	7	4
4 ^o Des frais de pilotage.....		3	10	0
soit d'un total de.....	£	56	18	3

ou, au pair, de 1.422 fr. 80, ce qui ramène le chiffre de 5.600 fr. 30 à 4.777 fr. 50.

Si l'on veut connaître réellement ce qu'aurait coûté le séjour à Rouen de ce navire dans les mêmes conditions, il faut augmenter le compte des frais dans ce port de 233 francs, représentant le courtage de sortie pour les 932 tonnes que les courtiers de Rouen faisaient figurer à la sortie de Cardiff sans les faire figurer à la sortie de Rouen. Le compte des frais dans cette ville est par là amené à 4.809 fr. 15.

Soit en résumé, une différence en faveur de Cardiff de 631 fr. 65.

M. Deglatigny ne s'est pas borné à tâcher de réfuter le tableau présenté par les courtiers de Rouen. Il a réuni de son côté un certain nombre de pièces qu'il a annexées à une note remise à la chambre de commerce de Rouen, toujours à l'occasion de la demande des armateurs anglais et danois. Trois d'entre elles sont les comptes de frais d'un même navire à Hull, à Brème et au Havre. Elles établissent que ce navire a payé :

A. Hull	F.	131	25
A. Brème		262	50
Au Havre { Courtage.....	F. 1.235	»	} 1.499 92
{ Consignation.	264	92	

D'autres sont les comptes de frais de trois vapeurs danois, d'une jauge nette de 900 à 2.123 tonnes, chargés de bois, charbon, minerai, chanvre.... Elles établissent que ces navires ont payé pour courtage et consignation :

A Cronstadt.	F. 347
A Riga	200
A Copenhague.	100
A Rotterdam	133
A Londres	133
A Dunkerque	634
A Dieppe	1.167
A Rouen	803 et 821
A Anvers	133

A part ces pièces qu'il a présentées à la chambre de commerce de Rouen, M. Deglatigny a recueilli un certain nombre d'autres documents qui viennent corroborer les conclusions auxquelles les premiers permettaient d'arriver. De quelques-uns, il s'est servi pour dresser le tableau suivant dont l'étude est intéressante (1) :

Ont payé pour droits de courtage.

1° Un vapeur B. de 1785 tonnes de jauge nette :

Entrée à Copenhague :

avec 4.200 t. march. diverses d'Odessa.. Kr. 94,50 ;

Entrée à Brême :

avec 4.169 t. blé de Crimée..... £ 5.5.0 ;

Entrée à Hull :

avec 3.719 t. march. div. d'Alexandrie... £ 5.5.0 ;

(1) Ce tableau se trouve à la page 15 de la brochure intitulée : *Contribution à l'étude du courtage maritime en France et à l'étranger.*

Entrée à Rotterdam :
avec 930 standards pitchpin de Pensacola. £ 8.8.0 ;
Entrée à Trieste :
avec 3.833 t. riz de Moulmein..... £ 10.10.0 ;
Entrée à Rochefort :
avec 1.203 standards bois de Riga..... F. 1.952,75.
2° Un vapeur H. de 1.011 tonnes de jauge nette :
Entrée à Anvers :
avec 1.310 t. march. diverses..... F. 196,50 ;
Entrée à Rotterdam :
avec 2.100 t. graines et 63 t.diverses..... £ 5.5.0 ;
Entrée à Zaandam :
avec 553.464 standards bois..... Fl. 63 ;
Entrée à Calais :
avec 597.75 cubic fathoms bois de mine... F. 692 ;
Entrée à Dunkerque :
avec 598 standards bois et 263 t. grains.. F. 766,65.
3° Un vapeur L. de 1.063 tonnes de jauge nette :
Entrée à Cronstadt avec 2.244 t.charbon. R. 79,80 ;
Entrée à Londres avec 2.000 t. divers... £ 5.5.0 ;
Entrée à Gênes avec 2.054 t. charbon..... L. 132 ;
Entrée à Dunkerque avec 2.357 t. min.. F. 228,40 ;
Entrée au Havre avec 2.344 t. blé..... F. 635,95.

En résumé, il ressort de l'étude de ces divers comptes de frais que les frais de courtage sont infiniment plus élevés en France qu'à l'étranger.

Certains partisans du système du monopole ne songent pas, du reste, à refuser toute justesse à cette conclusion. Ils déclarent, sans doute, que les chiffres présentés par leur adversaire ne doivent être acceptés qu'avec des restrictions ; mais, à part ces réserves, ils ne songent pas à contester la matérialité de ce fait que les courtages sont plus élevés en

France, où existe le monopole, qu'en Angleterre, par exemple, où règne la liberté. Ils préfèrent se défendre d'une autre manière.

L'un d'eux fait observer que, si la rubrique *courtage* se traduit en apparence par une somme modeste dans la plupart des pays voisins, il n'en reste pas moins vrai que beaucoup d'armateurs préféreraient payer leurs agents aux taux fixe du tarif français ; « je pourrais, dit-il, citer au hasard tel vapeur français de 1.800 tonneaux de jauge nette, qui, ayant débarqué une cargaison dans le port d'un pays voisin, a dû payer plus de 1.000 francs de courtage à son agent. A Dunkerque ou au Havre, il eût payé 175 francs environ, et ses armateurs n'ont même pas pu obtenir justification d'un taux pareil ». Et puis le courtier étranger, n'étant pas soumis à d'étroites règles de conduite, peut trouver des sources de bénéfices interdites au courtier français. Sans parler de sa capacité à faire le commerce en général, il peut demander et obtenir des retours de commissions, des escomptes... sur tout ce que fait le navire. Il en est tellement ainsi que Lord Russell of Killowen, membre du Parlement britannique, déposa en 1899 un projet de loi tendant à faire interdire d'une manière absolue toutes commissions secrètes où dissimulées sous une rubrique mensongère et à faire déclarer délit toute infraction à la règle posée.

D'autre part, dit-on, les courtiers français accordent en pratique et très souvent des abonnements aux lignes régulières françaises et étrangères, et ces abonnements sont aussi réduits que possible. On n'applique les pleins tarifs qu'aux navires venant accidentellement dans les ports français. Dans ce

cas, il est vrai, les taux des courtages en France sont supérieurs aux taux à l'étranger, mais nous avons vu qu'en fait les navires arrivant dans un port étranger payaient quelquefois plus que ce qu'ils auraient payé dans un port français et, d'ailleurs, les courtiers français n'hésitent pas à baisser les tarifs pour favoriser le mouvement des affaires quand cela est possible sans trop porter atteinte à leur situation. En pratique, les réductions ainsi acceptées par les courtiers varient de 30 à 60 o/o suivant le tonnage des navires.

D'après les adversaires du monopole, toutes ces considérations n'empêchent pas que la France toute entière ne souffre de la situation privilégiée des courtiers et de l'élévation des tarifs. Il est certain, disent-ils, que les armateurs, pour introduire une cargaison en France, paient plus un courtier qui a un privilège que ce qu'ils paieraient un courtier libre. Mais vont-ils garder cette perte à leur charge ? Point, ils augmenteront seulement le prix de location du navire. Est-ce que les affréteurs consentiront à supporter cette augmentation sans chercher à se récupérer ? Point du tout ; ils élèveront tout simplement le prix de la marchandise. Il est donc clair qu'un droit de 0 fr. 50 par tonne à l'entrée élève le prix de la marchandise d'autant.

Cette conclusion est énergiquement combattue par les partisans du *statu quo*. Il est impossible, disent-ils, qu'un droit de courtage de quelques centimes par tonne ait la moindre influence sur le prix de la marchandise. En tout cas, en fait, il n'en a aucune, et, ce qui le prouve, c'est que dans beaucoup de chartes-parties, le taux du fret n'est nullement modi-

fié par ce fait que le navire pourra être dirigé une fois chargé sur tel port français de préférence à un port étranger.

« Prenons, dit M. Taconet, au hasard quelques listes de frets pendant les dernières années. En voici une datée de Bombay pour octobre 1898, qu'y lisons-nous ?

Destina- tion	DISPONIBLE			Pour expédition en novembre 1895
	Blé	Graines	Coton et Laine	Blés, graines et coton
Liverpool	£ 1.0.0	0.19.0	1.01.0	0.18.0
Hull. . .	0 19 0	0 19.0	0.19.0	0.19.0
Anvers ..	0.19.0	0.19.0	0.19 0	0.18.0
Le Havre	0.19.9	0.19.0	0.19.0	0.18.0
Dunkerque..	0 19.0	0.19.0	0.19 0	0.18.0

« Il ressort de ce tableau que le fret de Bombay pour le Havre ou Dunkerque, qui ne sont cependant pas pour les grands cargo-boats des marchés de fret de sortie, est identiquement le même que pour Hull et Anvers, et inférieur de 1/ à 2/ au fret payé pour Liverpool, port où le courtage maritime est libre (1)».

Dès lors, si le fret ne hausse pas de prix, pourquoi voudrait-on qu'il n'en fut pas de même de la marchandise ?

Ainsi, nous nous trouvons sur cette question de l'influence du courtage privilégié sur le taux des courtages en présence de deux théories absolument

(1) *Rapport au Congrès de la marine marchande de 1900.*

opposées. L'une déclare que les taux des courtages sont exorbitants et qu'ils se répercutent sur le prix des marchandises ; l'autre soutient que ces taux ne baisseraient pas de beaucoup si l'on décidait la liberté du courtage ; il est impossible, d'ailleurs, ajoute-t-elle, que le taux des courtages influe sur le prix des marchandises.

Entre ces deux théories contradictoires, laquelle choisir ? Question délicate. A notre avis, chaque théorie contient une part de vérité et une part d'erreur.

Il nous paraît certain que le privilège exerce une certaine influence sur le taux des courtages. En Angleterre, en Allemagne, les courtiers n'exigent que des honoraires bien inférieurs à ceux que les tarifs permettent à nos courtiers de réclamer. Les travaux de M. Deglatigny l'ont à notre avis surabondamment démontré et nos renseignements particuliers ne font que corroborer ces conclusions.

Il serait extraordinaire, du reste, qu'il en fût autrement, à moins de supposer chez nos courtiers de grands sentiments de désintéressement. Voilà un homme qui achète une charge 300.000 francs, et l'on voudrait qu'il ne songe pas à gagner davantage que s'il faisait son métier sans y consacrer aucun capital ! — Ne voit-on pas que son premier désir doit être de gagner l'intérêt de ce capital, c'est-à-dire la somme que son capital lui aurait rapportée si, au lieu de le consacrer à l'achat d'une charge, il l'avait placé en valeurs mobilières ou immobilières. Et cette considération permet de calculer approximativement de combien les courtages baisseraient si l'on remboursait les charges et si l'on décrétait la

liberté du courtage. On admet généralement qu'une charge rapportant brut 40.000 francs vaut 300.000 francs. Sur ces 40.000 francs, il y a 10.000 francs qui ne font que représenter l'intérêt des 300.000 francs représentant la valeur de la charge. Donc, si l'on remboursait les charges, les courtiers pourraient ne plus demander que 3 là où ils demandaient 4. A priori donc, l'existence de charges privilégiées maintient les courtages $1/3$ plus haut que ce qu'ils seraient avec la liberté,

Mais, par contre, nous contestons formellement que le taux des courtages puisse avoir une influence quelconque sur le taux des marchandises.

Prenons par exemple le tarif de Rouen qui est un de ceux qui ont soulevé le plus de critiques.

Un chargement de 2.000 tonnes de houilles, fontes brutes, minerais de fer, sels bruts, glaces, kaolin, feldspath, paiera

$$1000 \times 0,15 + 500 \times 0,10 + 500 \times 0,05 = 225 \text{ francs.}$$

Mais, de ces 225 francs, il faut défalquer ce qu'on aurait payé à un courtier libre. Supposons qu'on lui eût donné 75 francs. Il reste donc 150 francs, qui, d'après la théorie que nous combattons, devraient s'ajouter au prix de la marchandise. Eh bien ! demandons-nous, croit-on réellement que l'affréteur va vendre la tonne de ses marchandises

Fr. 150 : 2.000 soit 0 fr. 075 plus cher ? C'est inadmissible.

Un chargement de 2.000 tonnes de fers, bois, engrais, grains et graines, paiera

$$1.000 \times 0,40 + 500 \times 0,30 + 500 \times 0,15 = 625 \text{ francs.}$$

En supposant qu'un courtier libre n'eût demandé que le tiers de cette somme, il reste environ 425 francs

qui représentent l'influence du courtage privilégié. Croit-on que l'affréteur vendra ses fers, bois, etc.

Fr. 425 : 2.000, soit 0 fr. 21 plus cher la tonne ? C'est improbable.

Un chargement autre que les précédents, de 2.000 tonnes également, paiera

$$1.000 \times 0,50 + 500 \times 0,30 + 500 \times 0,15, = 725 \text{ francs.}$$

Il nous semble également impossible que ce chiffre, diminué de ce qu'un courtier libre aurait demandé, puisse exercer une influence sur 2.000 tonnes des marchandises dont il est question dans ce paragraphe.

En résumé, l'étude que nous venons de faire en ce chapitre nous amène à deux constatations bien nettes : il est indéniable que le taux des courtages serait moins élevé si le privilège n'existait pas ; il est faux cependant que cette cherté des courtages influence le moins du monde le prix des marchandises transportées.

CHAPITRE III

LES ARGUMENTS DES PARTISANS DU PRIVILÈGE

Au cours du précédent chapitre, nous ayons essayé de déterminer ce qu'il y avait de fondé dans le reproche que l'on faisait au privilège d'augmenter le taux des courtages et le prix des marchandises transportées. Nous allons, au cours des pages qui suivent, rechercher ce qu'il y a de vrai dans les arguments que font valoir les partisans du système.

Avec le courtage privilégié, disent-ils, les capitaines étrangers qui arrivent dans un port français sont certains de ne s'adresser qu'à des hommes capables et honnêtes, autorisés à exercer leurs fonctions après enquête et examen, et surveillés par une chambre syndicale.

Avec le courtage privilégié, disent-ils encore, les grandes administrations et surtout la douane peuvent avoir pleine confiance dans les déclarations des courtiers, parce que ces fonctions d'intermédiaires ne sont dévolues qu'à des hommes de probité éprouvée et pour lesquels le souci de la situation acquise est une raison de plus de ne pas s'écarter de la loyauté et de la sincérité.

Avec le courtage privilégié, disent-ils enfin, et dans tous les cas où le privilège aura pour effet de faire hausser le prix des courtages, il y aura là une sorte de taxe frappant indirectement la marine étrangère et par suite une sorte de droit protecteur pour notre marine nationale.

Reprenons un à un ces arguments et tâchons de reconnaître la part de vérité que chacun renferme.

SECTION I. — *Le privilège et le commerce maritime étranger.*

Le courtage privilégié a eu certainement pour but à l'origine de protéger les capitaines étrangers arrivant dans les ports français contre les agissements d'intermédiaires qui, disait Valin, n'étant pas liés par la foi du serment et ajoutant à l'infidélité de leurs services l'exaction d'un salaire excessif, excitaient les plaintes des maîtres de navires, toujours plus fréquentes à mesure que le commerce se développait. Les armateurs, d'autre part, ne pouvaient guère conseiller leurs capitaines dans le choix des agents auxquels devait être confiée la conduite des navires par suite de l'extrême lenteur des communications.

« Il en est tout autrement à notre époque, dit un auteur. Grâce à la vapeur, au télégraphe, au téléphone, grâce au développement du commerce, les armateurs peuvent rester en communications constantes avec leurs navires et connaissent parfaitement la valeur de leurs correspondants à l'étranger. La même transformation s'est produite pour les marchands visés par l'ordonnance de 1681. Ils n'accomplissent plus comme autrefois leurs marchandises. Ils les achètent, les chargent, les livrent, accomplissent en un mot toutes les opérations de leur commerce, sans être obligés de se déplacer. On peut affirmer que, si le courtage maritime répondait au xvii^e siècle à un besoin réel, il n'en est plus de même à notre époque ».

Pour reconnaître si cette affirmation est fondée,

le mieux serait d'avoir les avis des capitaines et des armateurs étrangers. Nous savons par les réclamations de quelques compagnies de navigation étrangères que le régime du courtage maritime en France ne leur plaît pas. Mais ces compagnies ne représentent qu'une petite minorité des navires étrangers fréquentant nos ports. On ne peut accorder à leur manière de voir une valeur absolue. Pour donner à la question sa solution définitive, il faudrait faire une enquête auprès des capitaines et des armateurs étrangers.

A défaut de cette enquête, on en est réduit à apprécier soi-même la situation, à tâcher de se mettre en idée à la place des étrangers et à rechercher si notre système de courtage présente une utilité quelconque ou si l'on préférerait avoir affaire à des courtiers libres.

La question fut examinée lors de l'enquête parlementaire de 1864. Elle faisait l'objet du numéro 4 du paragraphe 3 du questionnaire remis à ceux qui devaient déposer. Des opinions recueillies, beaucoup émanent de courtiers maritimes. De celles-là, nous ne parlerons pas, non que nous les accusions de partialité, mais parce que nul ne doit être juge en sa propre cause. Des opinions restantes, quelques-unes sont en faveur du régime existant. « La qualité d'officier ministériel assermenté et ayant versé un cautionnement, dit M. Le Mire, président de la chambre de commerce de Rouen, présente des garanties utiles au commerce maritime, surtout aux capitaines français et étrangers qui, n'ayant encore eu aucune relation avec une localité, sont heureux de pouvoir, à leur entrée dans le port, trouver de suite un agent officiel auquel ils puissent confier leurs

intérêts sans craindre d'être trompés (1) ». « Il est de notoriété publique, déclare à son tour M. Fruchard, président de la chambre de commerce de Nantes, que les capitaines de navires de tous les pays et en particulier de l'Angleterre louent hautement la manière dont est organisée et dont fonctionne en France l'institution des courtiers interprètes (2) ». Et M. Morel, président de la chambre de commerce de Dunkerque, ne fait qu'exprimer la même idée sous une autre forme en affirmant que l'institution des courtiers interprètes et conducteurs de navires en France jouit partout à l'étranger d'une bonne renommée qu'il faut se garder de compromettre en lui substituant la liberté (3).

Si ces trois personnes admettent la supériorité du courtage privilégié sur le courtage libre, il n'en est pas de même de M. Abbo, président de la chambre de commerce de Nice, d'après lequel le commerce maritime que les étrangers font avec la France serait intéressé à être entièrement libre dans le choix d'un conducteur (4).

A côté de ces opinions extrêmes, il faut citer quelques avis qui reconnaissent des avantages au courtage privilégié, mais qui affirment en même temps que ces avantages seraient les mêmes avec un corps de courtiers libres soumis à une certaine réglementation. « Il y a évidemment, dit M. Le Beau, membre de la chambre de commerce de Boulogne-sur-Mer,

(1) *Enquête extra-parlementaire de 1864 sur le régime du courtage*, p. 350.

(2) *Ibid.*, p. 470.

(3) *Ibid.*, p. 707.

(4) *Ibid.*, p. 1008.

avantage et garantie pour le commerce étranger à rencontrer dans nos ports de mer des agents revêtus d'un caractère particulier à qui les armateurs puissent adresser leurs navires, les capitaines confier la gestion de leurs intérêts... On ne peut nier que le courtage tel qu'il existe en France a donné au commerce français, vis-à-vis de la nation étrangère, un caractère d'honorabilité qu'il serait regrettable de lui voir perdre. Mais, s'il est dans ce fait quelque chose qui justifie l'octroi d'une qualité officielle essentiellement personnelle, je n'y vois rien qui justifie le privilège (1) ». M. Basse, président de la chambre de commerce de Bordeaux, confirme cette manière de voir en disant : « L'intervention régulière du courtier interprète titulaire étant imposée pour les opérations en douane, ces agents rendent des services réels aux étrangers, mais ces mêmes services pourraient être rendus par des tiers non privilégiés, et les frais incombant aux navires en seraient très réduits. Ceux-là mêmes qui aujourd'hui agissent possesseurs d'un monopole, agiraient sans ce monopole avec autant de garanties morales s'ils étaient libres et ils feraient payer moins cher. Le brevet de courtier n'implique ni l'aptitude, ni l'exclusion de capacité chez les autres (2) ». Les chambres de commerce de Caen et de Montpellier dans leurs dépositions écrites reproduisent à peu près la même idée (3).

De ces trois opinions, disons tout de suite que nous adoptons la troisième.

(1) *Enquête...*, p. 365.

(2) *Ibid...*, p. 788.

(3) *Ibid...*, pp. 960 et 1042.

Il est clair que les services d'un courtier sont nécessaires à tout capitaine étranger arrivant dans un port. Notre réglementation administrative est trop compliquée pour qu'il puisse facilement s'y reconnaître et n'y faire aucune infraction. Dès son arrivée dans un port, un capitaine doit répondre à l'interrogatoire du médecin sanitaire, signer et remettre son manifeste au bureau des douanes, remettre également au même bureau une déclaration dite déclaration d'entrée contenant un certain nombre d'indications obligatoires, représenter à l'appui de cette déclaration l'acte de nationalité du navire, faire à la douane son rapport de mer, lequel rapport doit être affirmé par deux hommes de l'équipage, se présenter au bureau d'importation pour faire timbrer les connaissements qu'il a en sa possession, déposer à la douane une liste des provisions de bord, faire son rapport de mer au tribunal de commerce, déposer une demande de place à quai, etc., etc. Et, en admettant même qu'il existât un manuel indiquant avec clarté toutes ces formalités, resterait encore à connaître les lieux où se trouvent les diverses administrations, resterait aussi à connaître les règlements locaux, variant avec chaque port. En résumé, il est clair qu'il est impossible à un capitaine de se passer d'un intermédiaire pour toutes ces opérations, sans de grands soucis et sans une grande perte de temps ; or, le temps est de l'argent, disent les Anglo-Saxons.

La question maintenant est de savoir si l'on peut laisser remplir ce rôle d'intermédiaire à toute personne qui en a le désir, ou s'il vaut mieux ne le réserver qu'à un petit nombre de personnes satis-

faisant à certaines conditions. Nous avons déjà dit que nous adoptions cette dernière manière de voir.

Permettre au premier venu d'exercer les fonctions de courtier, c'est exposer les capitaines à être trompés par des individus peu connus, qui, n'ayant aucune situation acquise, n'ont rien à perdre. Et remarquons que les intermédiaires français qui offriront toujours plus de garanties que des étrangers se trouveront dans un état d'infériorité marquée. Pour se mettre à même d'exercer le métier de courtier maritime, ils devront faire de longs séjours à l'étranger : d'où perte de temps et d'argent ; et, d'autre part, leur séjour ne sera jamais assez long pour leur donner une connaissance intime de la langue. De retour en France, ils se trouveront en présence d'étrangers exerçant la même profession, et ils se verront délaissés pour eux par les capitaines qui préféreront avoir affaire à des compatriotes. Et notons que ces étrangers pourront se livrer à des manœuvres plus ou moins hasardeuses, à des agissements plus ou moins frauduleux sans courir d'autre risque que celui d'être obligés de s'enfuir dans leur pays avec l'argent indûment gagné. Un courtier qui n'aura aucune situation à défendre sera enclin à profiter des faits que son métier lui fera connaître et à en tirer profit, et cela arrivera d'autant plus souvent que plus facile sera l'accès de la profession. Un courtier indigne profitera de ce qu'il a pu connaître l'état intime des affaires d'un négociant pour en trahir le point faible à un négociant rival. Un courtier indigne profitera de l'inexpérience des capitaines étrangers pour leur extorquer des honoraires qu'il

n'aura pas gagnés. Un courtier indigne ne craindra pas de tenter, de corrompre un capitaine à la conscience un peu faible, et dès lors quelle garantie restera-t-il à tous ceux dont la fortune est liée par les risques d'une expédition maritime, aux chargeurs, aux assureurs, aux prêteurs à la grosse, aux armateurs eux-mêmes ?

Un auteur hostile au privilège fait le portrait de ce qu'il appelle un courtier prévaricateur : « Dans les offres de l'affrèteur et les prétentions du frèteur, dit-il, ce courtier entrevoit un bénéfice ; aussitôt tous les devoirs de sa profession sont oubliés ; sa part de commission est faible, s'il la compare au gain qu'il peut réaliser Un capitaine ne veut pas accepter un affrètement ? Immédiatement le courtier lui fait une avance sur ses fonds particuliers ; au besoin, et la chose n'est pas rare, il fera la banque et la négociation des effets ; puis, pour se ménager l'affrètement pour les voyages à venir, il reste intéressé sur le navire, et le capitaine, qui ne peut le rembourser, est obligé de subir les conditions d'affrètement qui ne sont peut-être pas avantageuses pour le navire, mais qui rapporteront une grosse commission au courtier (1) ». Oui, sans doute, il y a des défaillances chez les courtiers privilégiés, mais on aurait pu demander à l'auteur de ces lignes s'il croyait sincèrement que ces défaillances seront plus rares si l'on décrète la liberté du courtage ? Oui, nous croyons qu'un courtier privilégié sans conscience peut risquer sa situation pour gagner un peu d'or. Il y a des malhonnêtes gens partout et, malgré

(1) Godet. *Op. cit.*, p. 122.

toutes les précautions du monde, on ne pourra pas en assurer l'exclusion d'un groupement d'hommes. Mais cela ne prouve que deux choses ; l'une, que même à l'égard des personnes qui satisfont à certaines garanties légales, il est toujours bon de savoir à qui l'on a affaire, l'autre, que le mal serait encore plus grand si ces garanties étaient supprimées. Il ne nous paraît pas bien difficile de se conformer au premier conseil. Les indécatesses auxquelles un courtier pourrait s'abaisser sont vite connues dans une ville maritime, et il est facile à quelqu'un qui veut s'en donner la peine de ne pas confier la gestion de ses intérêts à des gens peu scrupuleux. Il est facile aussi de comprendre qu'il est mieux d'exiger certaines conditions pour être courtier maritime. Si l'on n'arrive pas à garantir sûrement l'honnêteté de tous, il y aura du moins une plus grande mesure de sécurité que si le premier venu peut s'établir et s'intituler courtier. Il y aura aussi la ressource d'un cautionnement et si quelques-uns sont victimes de fraudes ou de vols, ils auront du moins quelque chance de pouvoir être indemnisés.

SECTION II. — *Le privilège et les administrations publiques.*

Les partisans du courtage privilégié prétendent que sans lui, il serait impossible d'arriver à assurer la sincérité des opérations de conduite. Les occasions et les possibilités de fraude, disent-ils, sont trop nombreuses pour qu'on puisse espérer que les capitaines étrangers n'y succombent jamais.

Permettra-t-on à un courtier libre, c'est-à-dire au premier venu, de traduire et de déposer à la douane le rapport de mer ? Mais c'est s'exposer à une entente frauduleuse entre lui et le capitaine pour la rédaction de ce rapport. On sait que ce dernier doit contenir toutes les particularités du voyage et notamment les relâches jusqu'à l'arrivée ; or, ces relâches entraînent une surtaxe de droits quand elles ne sont pas justifiées par un cas de force majeure. Il est donc nécessaire qu'un individu offrant des garanties suffisantes soit seul chargé de la traduction et du dépôt de ce rapport et de l'interprétation orale des affirmations des hommes de l'équipage destinées à servir de contrôle au rapport lui-même.

Permettra-t-on au premier venu de s'acquitter de l'obligation imposée aux capitaines d'exhiber les connaissements aux agents des douanes ? On sait que le chargement d'un navire est souvent l'objet de nombreux connaissements par suite de l'intérêt qu'a l'expéditeur à former, au fur et à mesure de la mise à bord, des connaissements partiels qui lui permettent de tirer des traites documentaires sur le destinataire. Mais ne voit-on pas que permettre à un courtier libre de s'immiscer dans cette opération, c'est augmenter le nombre de ces fraudes qui consistent à remplacer les connaissements partiels par un connaissement s'appliquant à toute la cargaison et n'acquittant par suite qu'un seul droit de timbre ?

Permettra-t-on au premier venu de s'ingérer dans la rédaction et la traduction du rapport de mer ? Mais n'est-ce pas favoriser les manœuvres frauduleuses au préjudice des tiers ? Il serait assez facile pour un courtier d'obtenir d'un capitaine peu scru-

puleux qu'il modifiât certaines données de ce rapport, notamment en ce qui concerne le jet à la mer de marchandises, et cela d'autant mieux si on lui permettait de servir d'interprète pour traduire les déclarations de l'équipage destinées à prouver la vérité des assertions du rapport de mer.

Ainsi, disent les partisans du privilège, supprimer les garanties résultant du courtage privilégié, c'est donner l'essor à la fraude contenue jusqu'ici dans les bornes les plus étroites possibles. Conserver le courtage privilégié, c'est empêcher que des étrangers n'évitent de payer des droits dus à l'État et qui, s'ils sont évités, retomberont sur l'ensemble des citoyens français. Il ne faut donc pas s'étonner si les administrations publiques et la douane en particulier prennent le parti des courtiers privilégiés. S'il en est ainsi, c'est qu'elles comprennent que c'est leur intérêt même, que les courtiers privilégiés sont indispensables à la perception des taxes dues.

A cela, les adversaires du courtage privilégié répondent qu'il n'est pas tellement démontré que ce soit dans l'intérêt de la chose publique que les fonctionnaires des douanes se déclarent si ardemment en faveur du maintien du privilège. S'il en est ainsi, disent-ils c'est qu'il est très commode pour la nonchalance accoutumée de ces agents d'avoir affaire à des courtiers qui connaissent toutes leurs manies et qui remplissent par tradition les innombrables papiers nécessaires à l'entrée des navires dans un port, plutôt que de se trouver en présence de capitaines étrangers à qui il faudrait donner des explications et qui, se sentant soutenus par leur

consul, ne seraient pas aussi patients que les bons Français (1).

Cette bienveillance de l'administration des douanes est d'autant plus dangereuse, qu'elle se manifeste parfois par de véritables abus de pouvoir. Dans les premiers mois de 1891, deux maisons de commerce de Rouen, s'occupant d'importation de bois de construction, se résolurent à profiter de la disposition de l'ordonnance de 1681 qui permet aux maîtres et marchands d'agir par eux-mêmes dans la pensée de diminuer leur prix de revient du montant des droits de courtage évités. Désireux de mener les opérations le plus rapidement possible, ils entamèrent avec la douane des pourparlers qui aboutirent à moitié, en ce sens que la douane leur reconnut le droit de faire la conduite à l'entrée, mais non à la sortie. Les navires, sur ces entrefaites, arrivèrent, et alors commencèrent les difficultés. Les courtiers refusèrent de faire la traduction des papiers de bord qu'ils étaient cependant tenus de faire en qualité de traducteurs jurés. La douane, oubliant ses récents engagements, refusa de laisser faire la conduite aux importateurs en question. Ce ne fut que par l'envoi réitéré d'huissiers que courtiers et administration cédèrent. Pour la sortie, ce fut bien autre chose. La douane refusa net de laisser sortir sans l'intervention d'un courtier un navire sur lest, et il fallut simuler un chargement avec quelques sacs de sciure de bois. Ceci n'était que le commencement ; pour les autres navires, la douane exigea la traduction, non plus seulement du

(1) *L'Economiste*, 20 avril 1901. — *Le courtage maritime en France*, par Daniel Bellet.

livre de bord, mais aussi du rapport de mer tout entier et pour plusieurs voyages ; puis, elle voulut faire affirmer le livre de bord par deux hommes de l'équipage. Cette exigence obligea les consignataires à recourir à un courtier qui réclama le droit intégral de courtage en vertu du principe de l'indivisibilité. Les exigences de la douane menacèrent finalement de devenir telles que les intéressés déposèrent une plainte formelle à la direction générale des douanes et cette démarche eut pour résultat de faire rentrer l'administration de Rouen dans le silence, pour quelque temps tout au moins (1).

Ces plaintes des adversaires du privilège sont peut-être exagérées ; il est même certain que dans la plupart des cas l'administration de la douane ne se montre pas aussi tracassière qu'elle s'est montrée dans l'exemple précédent ; il ne nous semble cependant pas possible de maintenir l'institution du courtage privilégié sous le seul prétexte qu'elle est nécessaire à la douane pour percevoir les taxes.

S'il en était ainsi en France, comment expliquer que dans d'autres pays européens, en Allemagne, par exemple, il y ait la liberté du courtage coexistant avec des exigences douanières aussi strictes que chez nous. Il faudrait supposer que notre administration des douanes, seule entre toutes les administrations douanières, est incapable d'assurer l'observation de ses règlements, la perception des droits par ses seules forces. Un tel état de choses serait profondément humiliant pour nous.

(1) Deglatigny, *Notes sur le courtage maritime*, p. 4.

SECTION III. — *Le privilège comme système protecteur de la marine nationale.*

Les partisans du privilège y voient également une mesure de protection pour la marine nationale.

En admettant, disent-ils, que nos tarifs soient de beaucoup supérieurs aux tarifs habituellement appliqués à l'étranger, on n'en devrait pas moins soigneusement maintenir cet écart parce qu'ils constituent une véritable prime à la marine nationale. Les capitaines français peuvent se passer du concours d'un courtier maritime, les capitaines étrangers ne le peuvent pas la plupart du temps. Eh bien ! si le ministère d'un courtier coûte 1.000 francs à un capitaine étranger alors qu'un capitaine français peut s'en passer, cela fait une prime nette de mille francs dont profite l'armateur du navire français ou, en définitive, la marine nationale. A un moment où l'on cherche à revivifier la marine marchande française par un système compliqué de primes dont les fonds sont pris dans le budget national, pourquoi supprimer une réglementation qui assure certains avantages à nos navires ? Le taux des courtages est trop élevé en France, disent les adversaires du monopole, les navires étrangers finiront par ne plus y venir ! Le croit-on réellement ? En fait, c'est manifestement faux. Les pavillons étrangers, loin de disparaître de nos ports, ne font qu'y venir plus nombreux. Des lignes régulières de navigation étrangères viennent de plus en plus faire concurrence aux lignes régulières françaises. Au total, supprimer le courtage privilégié, ce serait détruire la seule barrière empêchant un peu l'intrusion des navires étrangers, ce

serait porter le dernier coup à la marine marchande française.

On objectera peut-être qu'il n'est pas conforme aux principes modernes de ne pas accorder le même traitement aux étrangers qu'aux nationaux. Oui peut-être, mais on ne peut en faire un grief à la France tant qu'il en sera de même à l'étranger. Prenons par exemple l'Angleterre, qui est de toutes les puissances celle qui s'est le plus insurgée contre le régime de courtage français. Pense-t-on qu'elle se préoccupe des intérêts des navires étrangers qui viennent chez elle ? C'est une erreur. Sous prétexte d'humanité et d'hygiène, elle leur impose une ligne de charge qu'elle détermine d'une manière empirique et les installations sanitaires qu'elle déclare utiles. Et, d'autre part, il ne faut pas avoir l'illusion que les navires étrangers jouissent dans tous les ports du même traitement que les navires anglais. « En France, dit M. Maurice Duchateau, les navires français ne paient pas un centime de moins que les navires étrangers sous le rapport du droit de quai ! En Angleterre, la plupart des ports appartiennent à des corporations qui favorisent les navires nationaux par des réductions, des ristournes, tandis que les armateurs français ont à payer plein tarif (1) ».

Ce dernier raisonnement des partisans du courtage privilégié ne nous convainc pas. Ce n'est pas une raison parce que tel pays ne fera pas aux capitaines français un traitement identique à celui des capitaines nationaux pour que nous l'imitions et frappons d'un impôt déguisé la marine étrangère.

(1) *Travaux de la chambre de commerce de Dunkerque*, année 1899, p. 195.

Plus sérieux trouvons-nous l'argument qu'il est nécessaire de protéger par tous les moyens possibles la marine marchande française. L'argument même nous paraîtrait décisif si la suppression du privilège comportait le remboursement de toutes les charges et si ce remboursement devait imposer de lourds sacrifices au pays. A un moment où les lignes de navigation étrangères qui viennent faire concurrence dans nos ports aux lignes nationales se font toujours plus nombreuses, il nous paraîtrait le comble de l'absurde de supprimer une réglementation gênant l'essor de ces lignes étrangères, et cela en imposant de nouveaux sacrifices à l'activité de notre pays. S'il n'en était pas ainsi cependant, et si l'on parvenait à faire la preuve que de légers sacrifices suffiraient pour supprimer les charges de courtiers, il nous semble que la dignité de la France lui commanderait de soustraire les navires étrangers à cet impôt forcé du courtage qu'on leur présente comme une faveur, comme une garantie.

CHAPITRE IV

NOS CONCLUSIONS

Arrivé à ce point de notre étude, il nous paraît que nous sommes suffisamment documenté pour donner un avis en connaissance de cause et prendre parti dans le débat. Pour procéder avec ordre nous scinderons nos conclusions en trois parties et nous nous poserons les trois questions suivantes : « Faut-il supprimer le système du privilège ? — Comment effectuer cette suppression, étant donné que les courtiers maritimes sont des officiers ministériels propriétaires de leurs charges ? — Par quoi remplacer le système actuel ? »

SECTION I. — *Faut-il supprimer le système du privilège ?*

Le premier chapitre de la deuxième partie de cette étude nous a montré que le régime du courtage privilégié, après avoir échappé à la réforme du courtage en 1866, après avoir eu comme partisans la plus grande partie des chambres de commerce, voit se dresser contre lui une troupe toujours plus nombreuse d'adversaires dont quelques-uns, trop exclusifs selon nous, ne craignent pas de dénoncer les courtiers maritimes comme les frelons du commerce.

Or, un mouvement d'opinion de quelque importance ne se produit jamais sans raison et, par suite,

on peut *à priori* dire qu'il y a quelque chose de défectueux dans le principe du système existant. L'étude que nous avons faite de l'influence du privilège sur le taux des courtages nous a montré que cette affirmation n'était pas inexacte et que l'existence du privilège rend beaucoup plus lourds aux capitaines des navires étrangers les frais de courtage dans nos ports.

Nous avons même vu que dans certains cas ces droits ne correspondaient à aucun travail matériel et qu'ils prenaient l'allure d'un véritable impôt levé sur la marine étrangère. Par suite, il était inévitable que ceux qui étaient passibles de cette taxe forcée essayassent par tous les moyens d'y échapper et voilà pourquoi ils se sont efforcés d'amener les tribunaux à permettre de scinder les opérations de conduite ou à permettre au consignataire de la coque de faire lui-même les opérations.

Mais ces efforts des armateurs étrangers devaient fatalement amener la réaction inverse et l'on ne peut s'étonner de voir les courtiers maritimes menacés répondre par une activité similaire et chercher par tous les moyens à obtenir l'élargissement de leur privilège.

Ces efforts en sens inverse ne peuvent qu'amener le trouble et le malaise dans un milieu où l'on devrait être uni dans le travail commun. Les courtiers maritimes, institués pour être les protecteurs et les guides du commerce maritime étranger, se voient quelquefois considérés par lui comme ses pires ennemis et ne peuvent quelquefois à leur tour éviter de considérer les armateurs étrangers comme une proie réservée.

Certes, le régime du privilège a ses avantages et nous avons vu qu'on ne peut songer à les contester. Institué pour protéger les capitaines étrangers contre la malhonnêteté et l'ignorance, il joue encore ce rôle et s'en acquitte souvent en conscience. De même, il est indéniable que les grandes administrations se verraient dans l'obligation de traiter avec moins de confiance les courtiers maritimes, si ces fonctions étaient accessibles à tous et sans examen.

Mais ces avantages ne sont pas inséparables d'un régime où les courtiers sont propriétaires de leurs charges. La liberté pourrait faire surgir des intermédiaires malhonnêtes ? Soit, mais pourquoi ne pas réglementer cette liberté ?

Certes, également, le régime du privilège joue le rôle de système protecteur pour notre marine nationale, et nous sommes de ceux qui trouvent qu'on ne fera jamais trop pour la protéger et pour favoriser son développement. Mais il nous paraît qu'il vaut mieux arriver à ce but par des moyens directs plutôt que par l'effet indirect d'une mesure que l'on présente comme une faveur pour le commerce étranger.

Remarquons, d'autre part, que les courtiers maritimes, cessant d'être officiers ministériels, recouvreraient la faculté de faire du commerce pour leur propre compte. On disposerait en eux d'un élément capable et actif qui serait à même de donner plus de vie au mouvement commercial. Lors de l'enquête sur la marine marchande, à la séance du 25 juin 1897, M. Vignon, affréteur fluvial et maritime, interrogé par le président de la commission, M. le sénateur Raynal, faisait observer que les personnes qui sont le mieux placées pour s'intéresser aux entre-

prises maritimes sont les courtiers maritimes. Or ce sont justement ces personnes à qui l'on défend de prendre aucune part dans les affaires commerciales. « Le courtage maritime, disait-il, dans tous les pays étrangers est libre, c'est une école d'armateurs et ces pays ont des armateurs. En France, il fait l'objet d'un monopole ; c'est un étouffoir, c'est l'éteignoir de tout génie maritime et la France n'a pas d'armateurs. »

Ces mots de M. Vignon nous paraissent exprimer une idée juste. Sans aller jusqu'à admettre que, sans le courtage libre, on ne peut avoir d'armateurs, il est certain que le courtage libre est une merveilleuse école d'armateurs, pour employer les expressions mêmes de M. Vignon.

L'introduction d'une liberté sagement réglementée aurait un autre avantage selon nous et dont profiterait exclusivement le commerce maritime étranger. Elle apporterait avec elle la concurrence. Or, la liberté et la concurrence sont les principes primordiaux de toute organisation commerciale : sans liberté et par tant sans concurrence, on ne peut obtenir qu'un état de chose fictif, instable ; si l'on permet à un petit groupement d'hommes d'accaparer toute une profession, il est impossible qu'il ne se forme pas entre eux des sortes d'associations leur permettant d'imposer leurs conditions et leur manière de faire à ceux qui sont forcés d'avoir recours à eux. Il y a, dans le cas qui nous occupe, des tarifs légaux empêchant les courtiers maritimes de faire monter les taux des courtages, mais la question d'argent n'est pas tout, et il y a le plus grand intérêt à empêcher que les courtiers ne s'acquittent de leurs fonctions qu'avec négligence.

L'enquête extra-parlementaire de 1864 à cet égard a amené de curieuses révélations. M. Franque, courtier maritime, a été obligé d'avouer que les courtiers maritimes du Havre s'occupant des langues du nord avaient formé une association ; il a sans doute essayé de justifier cette manière de faire en alléguant l'intérêt même du commerce français et des capitaines étrangers. Le seul but qu'ont eu ces courtiers, a-t-il expliqué, est de réduire les frais généraux. Le nombre des navires de chaque pavillon du nord est trop restreint pour permettre d'entretenir une douzaine de bureaux particuliers avec interprètes danois, suédois, norvégiens, russes, sans élever considérablement les frais, élévation qui, en fin de compte, serait payée par le commerce. Avoir, d'autre part, un bureau distinct pour chaque pavillon, c'est empêcher le commerce d'avoir plus facilement des renseignements visant plusieurs pays à la fois, c'est empêcher un capitaine étranger d'avoir tout de suite des relations avec d'autres capitaines ne parlant pas sa langue . . . Toutes ces considérations sont fort justes, mais il n'en reste pas moins que ces quatre ou cinq courtiers des langues du nord étaient réunis dans un même bureau et partageaient les bénéfices faits en commun d'après une règle invariable ; or, il est impossible que chacun d'eux se donnât autant de peine que s'il avait eu à lutter contre la concurrence de deux ou trois confrères.

Le même cas d'association entre courtiers a été relevé sur plusieurs autres places de commerce au cours de l'enquête de 1864, et notamment à Bordeaux, où les courtiers étaient répartis entre trois

bureaux. Appelé à s'expliquer sur ce fait, M. Vandercruyce allégua les mêmes raisons auxquelles M. Franque avait déjà fait appel.

En est-il ainsi actuellement ? Il est difficile de le savoir et, à moins d'une enquête aussi minutieuse que celle de 1864, il est probable qu'on ne le saura pas. Il n'en reste pas moins vrai qu'avec le régime actuel cet abus est possible et cela seul peut nous être une raison pour vouloir le modifier.

Nous arrivons donc à cette conclusion que les avantages du système actuel ne sauraient contrebalancer ses inconvénients ni les avantages que procurerait l'institution d'une liberté réglementée.

Avant de passer à l'étude des moyens par lesquels pourrait se faire cette réforme avec le minimum de charges et d'inconvénients, il nous faut parler d'un système qui a été défendu, il y a quelques années, avec beaucoup de force.

Selon l'auteur d'une étude récente sur le courtage maritime (1), il ne serait nul besoin de réformer l'institution du courtage privilégié parce que cette institution est en train de se modifier d'elle-même et de s'adapter aux exigences modernes.

La principale attribution des courtiers maritimes, dit-il, était en 1866, et de l'aveu des auteurs de la loi de 1866 sur la réforme du courtage en général, de faire le courtage des affrètements.

« Depuis lors cette branche du commerce a été fortement influencée par la création de nombreuses lignes régulières et par le transfert à Paris de la direction des principales maisons d'armement et de

(1) Thibault. *Op. cit.*, p. 232.

commission. Le commerçant qui expédie des marchandises par les grandes lignes de navigation n'a pas besoin d'un intermédiaire pour traiter avec la compagnie de navigation. Il s'adresse aux bureaux de celle-ci comme à ceux d'une compagnie de chemins de fer. De là, suppression du courtage pour un grand nombre de petites opérations.

« Les grandes affaires continuent à exiger des négociations entre affréteurs et armateurs ; mais le plus souvent celles-ci ne se traitent pas dans un port français. La maison d'affrètement, dont la direction est généralement à Paris, peut savoir en consultant la *Shipping Gazette* la situation de tous les navires disponibles dans le monde entier. Le marché se conclut par correspondance ou par télégramme entre Paris et le siège de la maison d'armement. Les parties intéressées ont recours le cas échéant à un courtier de Paris ou du port étranger où se trouve la direction de la maison d'armement. Il peut y avoir un acte de courtage sans que le concours d'un courtier interprète et conducteur de navires ait été nécessaire. Il n'existe pas, en effet, de courtiers maritimes à Paris et il ne doit pas en exister en vertu du principe de liberté commerciale puisqu'ils n'auraient jamais à faire acte d'officiers publics.

« Le résultat de cette modification dans la pratique des affaires maritimes est que beaucoup plus de la moitié des affaires d'affrètement traitées en France échappe aux courtiers officiels.

« La liberté du courtage des affrètements a été ainsi partiellement réalisée, sans qu'il ait été porté atteinte en droit au privilège des courtiers inter-

prêtes et conducteurs de navires, sans par conséquent que l'État ait été obligé de payer une indemnité à ces officiers ministériels. Aucun d'eux n'a en effet de droit sur les opérations de courtage qui s'effectuent soit à Paris, soit à l'étranger ».

Nous ne pouvons absolument pas accepter l'argumentation que nous venons de reproduire.

Admettre que la centralisation du courtage des affrètements à Paris est une heureuse conséquence de l'évolution moderne et qu'il y a lieu d'attendre que cette centralisation devienne totale, nous ne le pouvons pas, car nous ne pouvons y voir un progrès. Bien au contraire, il faut, selon nous, s'efforcer de développer la vie locale d'un certain nombre de grands ports pour infuser plus de vie commerciale à l'ensemble du pays.

Et, d'autre part, il nous paraît, dût l'évolution constatée par le distingué auteur, se faire totalement et supprimer tout intérêt à la question de la liberté du courtage en matière d'affrètements, que le problème de la réforme du courtage maritime en général se poserait quand même. Au cours de la première partie de cette étude, nous avons eu l'occasion de voir les points où la discussion avait été la plus vive, et l'on a pu remarquer que ce n'est point en matière de courtage d'affrètement. Au cours de notre deuxième partie nous avons passé en revue les reproches faits au système actuel, et l'on a pu remarquer que les adversaires les plus convaincus du courtage privilégié se placent presque toujours au point de vue de la conduite des navires.

C'est donc pour mettre fin aux discussions interminables sur l'étendue du monopole en matière de

conduite qu'il importe de supprimer le privilège et peu importe que l'évolution des affaires supprime peu à peu l'intérêt de la question en matière de courtage d'affrètement.

SECTION II. — *Comment effectuer la suppression du privilège.*

Les courtiers interprètes et conducteurs de navires sont, avons-nous dit, investis du droit de présenter leurs successeurs. Ce droit de présentation équivalait à un véritable droit de propriété sur la charge.

Si l'on supprimait les charges de courtiers maritimes, on exproprierait les titulaires actuels de charges pour lesquelles ils ont acquitté à leurs prédécesseurs le prix auquel ceux-ci avaient mis leur présentation, ou, en d'autres termes, de charges qu'ils ont achetées à leurs prédécesseurs.

L'État, omnipotent quand l'ordre public est intéressé, a évidemment le droit de décider la suppression des charges privilégiées. Peut-il le faire sans indemniser les titulaires ? La question, discutée autrefois, ne fait en somme plus de difficulté.

La Révolution de 1789 avait supprimé la vénalité et l'hérédité des offices ministériels. La loi du 21 avril 1816, en son article 91, reconnut aux courtiers, comme aux avocats à la cour de cassation, aux notaires, avoués, etc., le droit de présenter à l'agrément du roi des successeurs, pourvu qu'ils réunissent les qualités voulues par la loi. Ce n'était pas, en principe, le rétablissement de la vénalité, mais c'était la reconnaissance du droit de traiter des offices à prix d'argent. C'est l'opinion de la presque unanimité de

la doctrine, c'est celle de la jurisprudence. C'est enfin l'opinion du législateur moderne tout au moins. La loi de 1866 qui a décidé la suppression des charges de courtiers de commerce a stipulé que les charges seraient remboursées conformément aux règles qu'elle indiquait. Remarquons également que le décret qui a concédé en 1900 un nouveau tarif aux courtiers maritimes de Marseille a prévu le droit, — et par conséquent l'obligation, — pour l'État de racheter la totalité des offices pour la somme de 250.000 francs.

Si l'État se décidait donc à supprimer le courtage privilégié, il donnerait une indemnité aux titulaires des nombreuses charges existantes. Le total de toutes ces indemnités ne dépasserait-il pas la limite de ses disponibilités financières ? Il y a des villes comme Marseille, où les charges rapportent si peu, et, par suite, ont si peu de valeur, qu'un décret a pu fixer à l'avance à la somme de 250.000 francs le prix total à payer pour le remboursement de toutes les charges existant sur cette place. Il n'en est pas ainsi partout. A Rouen, par exemple, il y a huit charges, rapportant brut environ 320.000 francs. Le chiffre du remboursement de ces offices sera forcément de plusieurs millions. N'y a-t-il pas là un obstacle infranchissable à toute réforme ?

Les partisans du *statu quo* affirment que l'État ne pourrait trouver que très difficilement l'argent nécessaire au remboursement ; il serait obligé de recourir à l'impôt ; or, il est contraire à l'intérêt national bien compris de grever les citoyens français pour supprimer une sorte d'impôt qui en définitive n'est obligatoirement payé que par les étran-

gers. Il est regrettable qu'il en soit ainsi, mais c'est un fait contre lequel on ne peut rien.

Les adversaires du privilège ont compris que sur ce terrain ils risquaient de se voir donner tort pendant longtemps, Demander à l'État de réformer une réglementation défectueuse est déjà beaucoup puisqu'il faut vaincre les efforts coalisés et l'influence de tous ceux qui profitent de la situation existante. Mais si, en plus d'une simple réforme, on demande à l'État un important sacrifice pécuniaire, il devient encore plus difficile d'arriver à un résultat favorable. Le mieux est en somme de s'ingénier à trouver des méthodes de remboursement qui ne fassent pas appel au concours pécuniaire de l'État. C'est ce qu'a essayé de faire un partisan de la liberté qu'on retrouve au premier rang dans toutes ces questions, M. Deglatigny.

M. Deglatigny a imaginé trois méthodes de remboursement que nous allons exposer, avant de rechercher leur valeur au point de vue critique.

M. Deglatigny prend comme exemple le port de Rouen où il existe huit charges de courtier maritime rapportant chacune 30.000 francs nets ou 40.000 francs bruts. Leur valeur, d'après lui, varie de 250.000 à 300.000 francs. Pour mettre les choses au pire, il suppose que la valeur du remboursement soit fixée au plus élevé de ces deux chiffres. C'est donc une somme totale de 2.400.000 francs qu'il s'agit de trouver.

Pour cela, il suffirait de contracter un emprunt à la caisse des dépôts et consignations et de gager cet emprunt sur la perception par les chambres de commerce ou par la douane des droits actuels de

courtage en ne les faisant naturellement supporter qu'à ceux qui actuellement ne peuvent s'y soustraire.

Pour amortir un capital de 100 francs, à l'intérêt de 3,60 o/o, la caisse des dépôts et consignations demande dix annuités de 11.996.546. On aurait donc à verser dix annuités de

$$\frac{2.400.000 \times 11,996,546}{100} = 287.917 \text{ fr. } 10$$

« Comme les charges de courtier rapportent annuellement environ 30.000 francs nets, ou 40.000 francs bruts, nous pourrions, dit M. Deglatigny, disposer annuellement d'une recette de 300.000 francs. En un mot nous serions certains d'avoir les 288.000 francs nécessaires pour la perception de l'emprunt ».

Si le gouvernement ne voulait être mêlé en aucune manière dans l'affaire et reculait devant un emprunt, ou si les chambres de commerce et la douane refusaient leur concours, on pourrait quand même arriver au résultat voulu, avec un peu plus de temps, il est vrai.

On pourrait imaginer de ne rembourser d'abord qu'un certain nombre de charges, en stipulant que les courtiers subsistants consacraient à leur paiement le surplus des bénéfices qui en résulteraient pour eux.

Prenons toujours Rouen pour exemple. Il y a huit courtiers maritimes dont nous allons supprimer deux. C'est donc 600.000 francs à payer. Mais observons que les six courtiers restants vont bénéficier des profits que faisaient leurs collègues, c'est-à-dire de 60.000 francs ou même d'un peu plus, car si les deux courtiers supprimés ne gagnaient net que 60.000 francs à eux deux, c'est parce qu'ils étaient obligés

d'en dépenser 20.000 pour leurs frais généraux. Or, il est évident que les courtiers restants, ayant un tiers d'affaires en plus, n'augmenteront pas leur personnel d'un tiers ; donc l'opération se traduira pour eux par un bénéfice de plus de 60.000 francs. Mettons les choses au pire et admettons qu'ils n'encaissent que 60.000 francs.

Cette somme versée à une caisse commune permettrait de rembourser les deux premières charges en dix ans. Au bout de cette première période, deux autres charges seraient supprimées. La somme qu'on pourrait consacrer au rachat serait de 120.000 francs chaque année. L'opération serait terminée en cinq ans. A ce moment, nouvelle suppression de deux charges. Les 180.000 francs annuellement disponibles permettront de les rembourser en trois ans et quelques mois. A partir de ce moment, les deux derniers courtiers consacreront chaque année tous leurs bénéfices à se rembourser. Cela demandera environ deux ans et demi. Le rachat total pour la place de Rouen demanderait donc vingt et une années.

Troisième combinaison. On pourrait décider le rachat immédiat de six charges sur huit ; on disposerait ainsi annuellement d'une somme de 180.000 francs, peut-être même de 200.000, grâce à la diminution des frais généraux, pour le remboursement de huit charges valant ensemble 2.400.000 francs. En négligeant les intérêts, l'opération demanderait environ douze ans. Les deux derniers courtiers subsistants effectueraient eux-mêmes le rachat de leurs propres charges.

Dans ces dernières combinaisons, nous n'avons pas tenu compte des intérêts. En en tenant compte,

les périodes seraient un peu augmentées, mais pas de beaucoup. Le fonctionnement en tout cas resterait le même (1).

Ces divers systèmes inventés par M. Deglatigny pour permettre à l'État de supprimer les charges de courtiers maritimes sans s'imposer aucun sacrifice, ou en ne s'imposant que des sacrifices passagers, paraissent fort séduisants et l'on a quelque peine à comprendre au premier abord que l'on ne se soit pas empressé en haut lieu de les mettre en pratique.

A la réflexion, on s'aperçoit qu'ils soulèvent certaines objections qui atténuent leur importance au point de vue pratique.

Nous ferons d'abord une objection s'appliquant à chacun des trois systèmes proposés. M. Deglatigny fixe à 300.000 francs la somme représentant la valeur moyennée d'une charge rapportant 40.000 francs bruts, et c'est sur ce chiffre que reposent tous ses calculs ; mais, lui demanderons-nous, sur quoi vous fondez-vous pour affirmer qu'en donnant 300.000 francs à un courtier qui en gagne 40.000 par an, il se trouvera pleinement indemnisé ? Il est sans doute courant en cas de transmission volontaire d'une charge d'estimer sa valeur à environ huit fois le revenu brut, mais dans notre hypothèse on ne peut procéder ainsi. On ne peut assimiler le cas d'une vente amiable à celui d'une vente forcée. Un titulaire âgé ou obligé pour une raison quelconque de se retirer des affaires donne pour 300.000 francs une charge qui lui en rapporte 40.000, mais croit-on qu'il aurait consenti

(1) Deglatigny. *Quelques opinions sur le régime du courtage maritime*, 1903, p. 55.

à le faire alors qu'il était dans la force de l'âge ou qu'il n'avait aucune cause l'obligeant à se retirer ? Qu'on suppose un homme jeune, actif, qui s'est préparé au métier de courtier maritime pendant plusieurs années et qui vient d'acheter une charge : croit-on qu'il trouvera suffisant un prix qu'il acceptera lorsque la vieillesse l'aura rendu moins actif et moins fort ? C'est là une objection très grave et qui atténue considérablement la valeur pratique des combinaisons proposées. Car, si pour satisfaire aux lois de l'équité, il faut attribuer au courtier des indemnités supérieures à dix années de revenus nets, les périodes d'amortissements prévues augmentent sensiblement.

En plus de cette objection générale, le premier système proposé en soulève une autre non moins grave. Les navires, nous dit-on, qui auparavant avaient recours aux courtiers maritimes, paieraient pendant dix ans les prix anciens de courtage, et les sommes perçues seraient remises à la chambre de commerce ou à la douane pour amortir le capital engagé dans l'emprunt ; les autres ne seraient astreints à aucun tarif. Mais, si telle est bien la conception de l'honorable négociant, nous lui poserons cette question : croyez-vous que le nombre de navires qui paieront d'après l'ancien tarif sera le même qu'auparavant ? Si, autrefois, quinze navires sur vingt recouraient aux courtiers maritimes, croyez-vous que, pendant ces dix années d'épreuve, il y en aura encore quinze sur vingt à qui l'on pourra appliquer les anciens tarifs ? Nous sommes quant à nous persuadé du contraire.

Croire que tous les navires qui, actuellement,

recourent aux courtiers le font parce qu'ils y sont absolument forcés, nous ne le pouvons pas. Il nous paraît certain au contraire qu'une notable quantité pourrait faire leurs opérations eux-mêmes, mais que les armateurs ou les capitaines reculent devant la complication des opérations de conduite ou devant la crainte des difficultés avec les puissantes compagnies de courtiers. Il en est d'autant plus ainsi que les courtiers maritimes, plutôt que de voir des capitaines faire eux-mêmes la conduite de leurs navires, leur concèdent des tarifs de faveur.

Eh bien, croit-on que tous ces navires dans la combinaison proposée consentiront encore à payer d'après les anciens tarifs ? Il nous paraît difficile de l'admettre. Mais, alors, si le nombre des navires payant d'après les anciens tarifs est inférieur à ce qu'il était précédemment, ce ne seront plus 320.000 francs qui tomberont chaque année dans les caisses de la chambre de commerce ou de la douane, ce sera moins et peut-être beaucoup moins. Or, l'annuité à payer est de 288 000 francs. Si, de 320.000 francs, on retranche d'abord ce qu'il faudrait donner aux courtiers libres pour faire la conduite des navires en question, si l'on retranche aussi la moins value provenant de ce qu'un grand nombre de navires ne paieront plus d'après l'ancien tarif, on risque de n'avoir plus qu'une somme inférieure à 288.000 francs. Le remboursement serait dès lors impossible.

Les deux autres systèmes ne soulèvent pas cette objection radicale, à notre sens, mais ils entraînent une extrême complication qui risque de les rendre inapplicables.

Dans ces combinaisons, les courtiers non supprimés profiteraient évidemment de tous les bénéfices qu'auraient faits les titulaires des charges supprimées. Ils encaisseront des sommes qui, normalement, auraient dû revenir à ces derniers, mais ils ne les encaisseront qu'à titre provisoire, et ils devront en rendre compte à l'autorité ayant pris l'initiative du remboursement des deux charges. Mais, comment établir pratiquement le montant de l'augmentation des revenus causée à chaque courtier par la suppression de quelques-uns de ses collègues ? Les obligera-t-on à présenter tous leurs livres et décidera-t-on que toute augmentation de bénéfices provient de la suppression effectuée ? Ce serait un procédé inquisitorial et qui soulèverait la réprobation unanime, et ce serait une estimation tout à fait arbitraire, car il n'y a pas de raison pour que l'augmentation du chiffre d'affaires d'un courtier n'ait pas pour cause la seule manière dont il gère sa charge.

Enfin, et c'est là un reproche que ne pouvait prévoir M. Deglatigny, ce n'est plus actuellement un intérêt de 3,60 o/o qu'il faudrait donner aux emprunteurs, mais 5 ou 6 o/o. Par suite, de deux choses l'une, ou bien on persisterait à vouloir rembourser le capital emprunté en dix ans, et alors ce n'est plus une annuité de 11 à 12 o/o qu'exigerait la caisse des dépôts et consignations, mais peut-être 18 à 20 o/o, ce qui est énorme, — ou bien on persisterait à ne vouloir amortir qu'avec des annuités de 11 à 12 o/o, et alors le délai de remboursement deviendrait beaucoup plus long.

Remarquons cependant que par le fait de l'élévation du loyer de l'argent, la valeur intrinsèque des

charges diminuera de même que diminuera la valeur de toutes choses mobilières ou immobilières. Normalement même, cette valeur devrait baisser dans la proportion où le loyer de l'argent monte, et, par suite, la remarque précédente perdrait son intérêt. Il est probable cependant qu'il n'en sera pas complètement ainsi.

Si les systèmes de M. Deglatigny, n'ont pas la valeur absolue qu'il leur attribue, ils sont cependant fort intéressants et peuvent servir de base dans leurs grandes lignes à ceux qui seront chargés d'étudier les voies et moyens pour arriver à la suppression désirée.

A notre avis et sans vouloir entrer dans le détail d'une opération qui sera sûrement fort compliquée, cette suppression devrait se faire d'après les principes suivants :

Les offices seraient remboursables au moyen d'emprunts amortissables en dix ou quinze ans. Les emprunts seraient contractés par les chambres de commerce. Les intérêts et les amortissements seraient couverts par le produit d'une taxe spéciale frappant les navires étrangers aussi bien à la sortie qu'à l'entrée pendant le temps prévu pour l'amortissement des emprunts. Cette taxe serait recouvrée par les mêmes voies et moyens que ceux par lesquels les chambres de commerce perçoivent les taxes d'où elles tirent leurs revenus.

SECTION III. — *Par quoi remplacer le système actuel ?*

Le 23 octobre 1902, MM. Clemenceau, Delpech et plusieurs autres sénateurs, déposaient un projet de

loi sur le rachat des offices de greffiers, notaires, avocats à la cour de cassation, avoués et commissaires-priseurs.

Le droit de présentation devait être abrogé et les titulaires des offices devaient être indemnisés au moyen d'obligations négociables, portant intérêt à 3 o/o et remboursables en 75 ans par tirages successifs. Les fonctions d'avoué devenaient libres sous certaines conditions ; les notaires, greffiers et huissiers devenaient des fonctionnaires nommés, rétribués et révoqués par l'État. Les commissaires-priseurs disparaissaient complètement, et les opérations qui leur étaient réservées étaient attribuées aux notaires, greffiers et huissiers.

Nous trouvons dans ce projet l'idée intéressante de la transformation en fonctionnaires salariés par l'État de certains titulaires d'office. On peut se demander s'il n'y aurait pas lieu de l'appliquer dans notre cas.

Il est certain que cette solution assurerait de grandes garanties aux capitaines étrangers arrivant dans nos ports sans savoir notre langue et obligés de s'adresser à des intermédiaires pour les guider dans leurs démarches. Ils seraient certains de trouver dans les nouveaux courtiers des agents de probité indiscutable.

Nous ne pouvons cependant que nous opposer à cette manière de résoudre le problème. Nous l'avons déjà dit, tout ce qui touche au commerce maritime a besoin de liberté et de concurrence. Sans liberté et sans concurrence, pas de progrès commercial. A ce point de vue, il y a antinomie entre le fonctionnarisme et l'esprit commercial.

Mais si le souci de maintenir chez les nouveaux courtiers l'esprit des affaires nous fait refuser la précédente solution, il ne faut pas qu'il nous fasse tomber dans l'erreur inverse et nous fasse opter pour la liberté absolue.

C'est, nous l'avons vu, un des avantages reconnus du système existant que le commerce maritime étranger et les grandes administrations trouvent en nos courtiers des hommes de capacité et de loyauté indiscutables. Laisser à quiconque la liberté d'exercer ces fonctions, c'est enlever toutes garanties à ces capitaines étrangers qui viennent dans nos ports, à ces administrations chargées de veiller à l'observation des lois. Ce serait dans bien des cas une réforme à rebours.

Mais si l'on réglemente cette liberté que l'on aura instaurée, alors toute critique devient impossible. On laissera la profession libre à quiconque veut y entrer, et par suite la concurrence y fera sentir son effet bienfaisant. Mais on soumettra les nouveaux courtiers à une certaine réglementation, et, par là, on s'assurera de leur capacité et de leur moralité.

Parmi les fonctions qui appartiennent aux courtiers actuels, celles de traducteurs de documents seraient confiées à des personnes choisies par les tribunaux et assermentées devant eux. Les autres fonctions seraient libres et pourraient être remplies par tous ceux qui présenteraient certaines garanties.

Nous estimons qu'il y aurait lieu d'exiger les garanties suivantes :

1° La qualité de Français ;

2° Un stage d'une durée suffisante à déterminer

accompli dans le lieu même où le postulant désirerait exercer ;

3° Un cautionnement élevé rendant non illusoire le recours des personnes à qui les courtiers auraient pu causer préjudice ;

4° L'approbation de la chambre de commerce et du tribunal de commerce.

Les nouveaux courtiers libres seraient réunis en compagnies avec un conseil de discipline chargé de veiller à la loyauté des opérations et armé du pouvoir de proposer la radiation de tous ceux dont la conduite aurait justifié des plaintes sérieuses.

Cette organisation que nous préconisons nous paraît devoir obvier à tous les inconvénients de l'ancien système en en conservant les avantages. Elle présenterait à l'administration des douanes et aux capitaines étrangers toutes les garanties antérieures et, en admettant la concurrence, elle laisserait toujours régner parmi les courtiers cette émulation, cette rivalité qui est le levier du commerce.

VU :

Lyon, le 9 juin 1915.

Le Président de la Thèse,
H. G. BOUVIER-BANGILLON.

VU :

Lyon, le 11 juin 1915.

Le Doyen de la Faculté,
L. JOSSERAND.

PERMIS D'IMPRIMER :

Lyon, le 11 juin 1915.

Le Recteur de l'Académie,
JOUBIN.

APPENDICES

Ordonnance sur la Marine du mois d'août 1681.

LIVRE I. — TITRE VII.

Des interprètes et courtiers conducteurs des maîtres de navires.

ARTICLE PREMIER. — Les interprètes ne pourront faire fonction de leurs commissions qu'elles n'aient été enregistrées au siège de leur établissement, et qu'ils n'aient fait expérience de leur capacité et prêté serment devant le lieutenant du siège.

ART 2. — Interpréteront dans les sièges d'amirauté privativement à tous autres, les déclarations, chartes-parties, connaissements, contrats, et tous actes dont la traduction sera nécessaire.]

ART. 3. — Serviront aussi de truchement à tous étrangers, tant maîtres de navires que marchands, équipages de vaisseau et autres personnes de mer.

ART. 4. — Les traductions ne feront foi que lorsque les parties auront convenu d'interprètes ou qu'ils auront été nommés par les juges.

ART. 5. — Les interprètes convenus ou nommés se chargeront au greffe des pièces dont la traduction sera ordonnée après qu'elles auront été paraphées par le juge, et seront tenus de les rapporter avec les traductions dans le temps qui leur sera prescrit, sans qu'ils

puissent exiger ni prendre plus grands salaires que ceux qui leur seront taxés.

ART. 6. — Pourront aussi servir de facteurs aux marchands étrangers dans les affaires de leur commerce.

ART. 7. — Aucun ne pourra faire fonction de courtier conducteur de maître de navire, qu'il n'ait été immatriculé au greffe de l'amirauté sur l'attestation que quatre notables marchands du lieu donneront de sa capacité et probité.

ART. 8. — Les interprètes et courtiers auront un registre coté et paraphé en tous les feuillets par le lieutenant de l'amirauté, dans lequel ils écriront les noms des maîtres et des navires pour lesquels ils seront employés, le jour de leur arrivée, le port et la cargaison des vaisseaux avec l'état des droits et avaries qui auront été payés et des salaires qu'ils auront reçus, à peine d'interdiction ; et sera le tout arrêté et signé sur le registre par les maîtres.

ART. 9. — Faisons défense aux interprètes et courtiers d'employer dans leurs états autres ni plus grands droits que ceux qu'ils auront effectivement payés, et de faire payer ou souffrir être payés par les maîtres qu'ils conduiront, autre chose que les droits légitimement dus, même sous prétexte de gratification, à peine de restitution et d'amende arbitraire.

ART. 10. — Seront tenus de fournir pour les maîtres qui les emploieront les déclarations nécessaires aux greffes et bureaux établis pour les recevoir, à peine de répondre en leur nom des condamnations qui interviendront contre les maîtres faute d'y avoir satisfait.

ART. 11. — Faisons, en outre, défenses à peine de trente livres d'amende aux courtiers et interprètes d'aller au-devant des vaisseaux, soit aux rades, soit dans les canaux ou rivières navigables pour s'attirer les maîtres, capitaines ou marchands, qui pourront choisir ceux que bon leur semblera.

ART. 12. — Feront résidence dans les lieux de leur établissement, à peine de privation de leur commission.

ART. 13. — Les interprètes et courtiers ne pourront faire aucun négoce pour leur compte, ni même acheter aucune chose des maîtres qu'ils serviront à peine de confiscation des marchandises et d'amende arbitraire.

ART. 14. — Les maîtres et marchands qui voudront agir par eux-mêmes ne seront tenus de se servir ni d'interprètes ni de courtiers.

ART. 15. — Faisons défenses aux courtiers et interprètes de mettre prix aux marchandises et denrées qui arrivent au port de leur résidence à peine de punition exemplaire.

**Ordonnance du Roi relative aux droits de courtage
maritime.**

Au Palais des Tuileries, le 14 novembre 1835.

LOUIS-PHILIPPE, roi des Français, à tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 28 ventôse an IX ;

Les articles 80 à 90 et 492 du code de commerce ;

L'arrêté du 29 germinal an IX ;

Les conventions de navigation et de commerce passées avec les États-Unis d'Amérique, la Grande-Bretagne et le Brésil ;

Sur le rapport de notre Ministre, Secrétaire d'État du commerce ;

Notre Conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — Les droits à percevoir par les courtiers maritimes, dans les différents ports du royaume, seront désormais réglés conformément aux dispositions suivantes :

ART. 2. — Les tarifs de ces droits, qui nous seront soumis par notre Ministre du commerce, distingueront les rétributions affectées aux différents services dont les courtiers pourront être requis, savoir :

1^o La conduite du navire, qui comprend l'accomplissement des formalités et obligations à remplir auprès du tribunal de commerce, de la douane et des autres admi-

nistrations publiques et l'assistance à prêter aux capitaines et équipages, suivant l'usage des lieux ;

2^o L'affrètement ou le fret procuré ;

3^o La vente des bâtiments ;

4^o La traduction des documents écrits en langue étrangère, en cas de contestation prévue par l'article 80 du code de commerce.

ART. 3. — La rétribution pour la conduite d'entrée sera distincte de la rétribution pour la conduite de sortie.

ART. 4. — Dans la conduite du navire se trouve comprise l'interprétation orale ou la fonction de truchement envers les capitaines qui ne parlent pas la langue française. Dans les lieux néanmoins où l'interprétation orale serait susceptible d'une rétribution supplémentaire, cette rétribution ne pourra excéder la moitié des droits de conduite, ou, quand il y a lieu au droit d'affrètement, la moitié des droits de conduite et d'affrètements réunis.

ART. 5. — Les navires en simple relâche, repartant sans avoir embarqué ou débarqué des marchandises, ne paieront pas de droits plus élevés que les navires sur lest.

ART. 6. — Quand un navire relâchera dans plusieurs ports pour compléter son chargement ou débarquer des marchandises, il devra les droits de courtage dans chaque port, à raison seulement du nombre de tonneaux qu'il aura embarqués ou débarqués, sans que ces droits puissent jamais être moindres que les droits payés par les navires sur lest.

ART. 7. — Le plâtre, les pierres meulières, les briques et autres matières embarquées comme lest, ne sont pas soumises au droit de courtage maritime.

ART. 8. — Dans aucun cas, les droits de courtage ne

pourront être perçus contrairement à l'exécution des traités.

ART. 9. — Notre Ministre Secrétaire d'État du commerce est chargé de l'exécution de la présente ordonnance qui sera insérée au *Bulletin des lois*.

Signé : LOUIS-PHILIPPE.

SECTION
DES TRAVAUX PUBLICS
DE L'AGRICULTURE
DU COMMERCE
ET DE L'INDUSTRIE

CONSEIL D'ÉTAT

—
EXTRAIT

—
n^{os} 600-54
—

Conduite des navires
en douane

du Registre des délibérations
de la Section

—
Droits
des Consignataires

—
Séance du 20 Juillet 1886

QUESTION
M. Henri CHAUCHAT
Rapporteur

—
AVIS

La Section des Travaux publics, de l'Agriculture, du Commerce et de l'Industrie, du Conseil d'État, consultée par M. le Ministre du Commerce et de l'Industrie sur la question de savoir si le consignataire de la coque d'un navire peut, sans l'assistance d'un courtier-interprète-conducteur de navires, être admis à faire lui-même à la douane les déclarations et démarches nécessaires à l'entrée, à la sortie de ce navire, et, notamment, le dépôt du manifeste :

« Considérant qu'en vertu de l'ordonnance de la marine d'août 1681 (Livre I^{er}, Titre VII) et de l'article 80 du code de commerce, les courtiers interprètes conducteurs de navires ont le droit exclusif d'assister les maîtres et marchands ou les capitaines dans les démarches à faire au bureau des douanes ; mais que l'article 14 de ladite ordonnance a expressément stipulé que *les maîtres et marchands qui voudront agir par eux-mêmes ne seront tenus de se servir ni d'interprètes ni de courtiers* ;

« Qu'il résulte de ces dispositions combinées que le privilège des courtiers interprètes conducteurs de navires n'est pas absolu, et que leur intervention n'est obligatoire que dans le cas où les véritables intéressés ne peuvent pas ou ne veulent pas remplir eux-mêmes les formalités prescrites par les lois et règlements ;

« Qu'il a toujours été reconnu que parmi ces intéressés il y a lieu de comprendre, non seulement l'armateur, mais aussi le consignataire unique de la cargaison (circulaire ministérielle du 25 octobre 1817) ; que ce dernier a, en effet, un intérêt personnel à remplir des formalités qui ont sa chose pour objet, et dont l'omission pourrait avoir pour conséquence la saisie de cette chose ;

« Que les mêmes motifs peuvent être invoqués en faveur du consignataire de la coque ; qu'il est en effet intéressé, autant que le consignataire du chargement, à ce que les formalités, et notamment le dépôt du manifeste soient accomplis dans les délais et dans les conditions voulus, puisque, dans le cas où ils ne le seraient pas, il serait personnellement engagé et compromis, et que la coque, dont il a charge, pourrait être saisie aussi bien que les marchandises ;

« Que, dans ces conditions, le consignataire de la coque ne doit pas être considéré comme un de ces intermédiaires sans garantie que l'on a voulu écarter dans l'intérêt du commerce, aussi bien que de la douane ;

« Que les déclarations du consignataire de la coque ne doivent pas inspirer à la douane moins de confiance que celles du capitaine, et surtout que celles du consignataire de la cargaison, puisqu'il n'a pas, comme ce dernier, un intérêt dans les marchandises soumises aux droits de douane ;

« Considérant que la jurisprudence des cours et tribunaux paraît incliner à se fixer dans le sens susindiqué ; que la Cour de cassation, après avoir rendu, le 27 décembre 1873, un arrêt contraire aux prétentions des consignataires de la coque, a admis par trois arrêts, du 22 janvier

1875, du 14 août 1877 et du 24 février 1880, que *le consignataire unique, soit du navire, soit de la cargaison entière, a le même droit relativement à l'intérêt qu'il représente ;* que la Cour de Douai a confirmé par un arrêt du 30 novembre 1878, un jugement du tribunal de Dunkerque, qui déclare explicitement que *la seule qualité de consignataire de la coque suffit pour autoriser celui-ci à remplir, par lui-même ou par ses employés, toutes les formalités exigées par la douane ;*

« Considérant que, si l'administration a le devoir de faire respecter le privilège que la loi du 18 juillet 1866 a conservé aux courtiers interprètes conducteurs de navires, elle a aussi celui de veiller à ce que ce privilège reste dans la stricte limite que les lois lui ont assignée, et qu'il n'entrave pas le développement du commerce maritime ;

« Est d'avis :

« Qu'il y a lieu d'admettre le consignataire de la coque d'un navire à faire en douane, sans l'assistance d'un courtier, les déclarations nécessaires à l'entrée et à la sortie de ce navire, et notamment le dépôt du manifeste ».

Tarif des droits de courtage maritime dans le port de Rouen

CONDUITE

Navires faisant la navigation avec l'étranger, les colonies françaises et les ports de la Méditerranée

ENTRÉE

Bâtiments à vapeur

Chargements composés entièrement ou de plus des 9/10^{mes} de houille, fontes brutes, minerais de fer, sels bruts, glaces, kaolin et feldspath.....

Bâtiments à voiles

Chargements composés entièrement ou de plus des 9/10^{mes} de houille, fontes brutes, minerais de fer, sels bruts, glaces, kaolin et feldspath.....

Bâtiments à voiles ou à vapeur

Chargements composés entièrement ou de plus des 9/10^{mes} de fers, bois, engrais, grains et graines.....

Chargements autres.....

PAR TONNEAU DE CHARGEMENT

jusqu'à 1000 tonnes	de 1001 à 1500 tonnes	au dessus de 1500 tonnes
15 c.	10 c.	5 c.
25 c.	20 c.	10 c.
40 c.	30 c.	15 c.
50 c.	30 c.	15 c.

PAR TONNEAU DE JAUGE

Sur lest ou en relâche.....

12 c. 1/2

Relâchant par suite de gros temps.....

néant

SORTIE

Bâtiments à voiles ou à vapeur

Sortant chargés en totalité ou en partie.

PAR TONNEAU DE CHARGEMENT

25 c.

PAR TONNEAU DE JAUGE

Sur lest ou en relâche.....

néant

AFFRÈTEMENTS

Par charte-partie

A la cueillette

Sur la valeur du fret

2 0/0

2 0/0

payables moitié par le frêteur, moitié par l'affrèteur, à moins de conventions contraires.

VENTE DE NAVIRES

Sur le prix de vente 1 o/o, payable par l'acheteur.

La base de perception est le tonneau de chargement, tel qu'il est indiqué au tarif de la composition du tonneau établi par le décret du 25 août 1861 et sans dérogation autre que sur les avoines pour lesquelles, vu la nature de ces chargements, les droits de courtage seront perçus au tonneau de 900 kilos.

Le courtage d'affrètement comprend l'expédition du contrat à chacune des parties.

Le Syndic des Courtiers maritimes à Rouen,
LETEL.

Tarif des droits de courtage maritime dans le port de Rouen

CONDUITE		
Navires faisant le cabotage avec les ports français de l'Océan	Situés au delà de Cherbourg et d'Abbeville	Situés entre Cherbourg et Abbeville
ENTRÉE <i>Bâtiments à voiles ou à vapeur</i> Entrant chargés en tout ou en partie... Entrant sur lest ou en relâche Relâchant par suite de gros temps....	PAR TONNEAU DE CHARGEMENT	
	25 c.	12 c. 1/2
	PAR TONNEAU DE JAUGE	
	6 c. 1/4	3 c. 1,8
	Néant	
SORTIE <i>Bâtiments à voiles ou à vapeur</i> Sortant chargés en tout ou en partie.. Sortant sur lest.....	PAR TONNEAU DE CHARGEMENT	
	12 c. 1/2	6 c. 1/4
	Néant	
TRADUCTION DE PIÈCES		
Pour un connaissance ordinaire	F.	3 »
Pour un connaissance extraordinaire		5 »
Pour un protêt		5 »
Pour une lettre de change		3 »
Pour les actes judiciaires {	la première page.	4 »
	les suivantes. ...	3 »
Les droits de courtage sur tous les bâtiments chargés (à voiles ou à vapeur, ne pourront être moindres que les droits payés par les mêmes bâtiments sur lest. Un navire sorti du port et forcé d'y relâcher sera exempt de tout courtage s'il est, dans le même voyage, adressé à un courtier. Dans le cas où, à l'entrée, un navire n'aurait pas employé le ministère du courtier, les droits de courtage pour l'expédition sur lest seront les mêmes que ceux des navires entrant sur lest.		

Le Vice-Président de la Chambre de Commerce de Rouen,
E. DUCHEMIN.

TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE	Pages 7
PRÉFACE	11

PREMIÈRE PARTIE

Le Privilège

INTRODUCTION	15
CHAPITRE PREMIER. — Organisation du courtage privilegié.	20
Section I. — Caractère des courtiers mari- times	20
II. — Nomination des courtiers mari- times.	25
III. — Droit de présentation	27
CHAPITRE II. — Le privilège	29
Section I. — Étendue du privilège.	29
II. — Restrictions au privilège.	41
III. — Du principe d'indivisibilité des fonctions des courtiers mari- times.	65
IV. — Du courtage illicite	77
CHAPITRE III. — La contre-partie du privilège. .	80
Section I. — Obligations des courtiers mari- times.	80
II. — Actes interdits aux courtiers maritimes	86
III. — Rétribution des courtiers mari- times.	89

DEUXIÈME PARTIE
La suppression du Privilège

	Pages
INTRODUCTION	105
CHAPITRE PREMIER. — Le privilège et l'opinion du commerce français	107
CHAPITRE II. — Les arguments des adversaires du privilège : influence du pri- vilège sur le taux des courtages et le prix des marchandises importées	118
CHAPITRE III. — Les arguments des partisans du privilège	136
Section I. — Le privilège et le commerce maritime étranger	137
II. — Le privilège et les administra- tions publiques.	144
III. — Le privilège comme système pro- tecteur de la marine nationale.	149
CHAPITRE IV. — Nos conclusions	152
Section I. — Faut-il supprimer le privilège ?	152
II. — Comment effectuer la suppres- sion du privilège ?	160
III. — Par quoi remplacer le système actuel ?	169
APPENDICES	173





Imprimerie
du "Sémaphore"
Barlatier
17-19, rue Venture
Marseille